

HANDEL UND VERKEHR

MIT

NIEDERLÄNDISCH-INDIEN.

EINE HANDELSPOLITISCHE STUDIE

MIT RÜCKSICHT AUF DEN

ÖSTERREICHISCHEN HANDEL UND DIE TRIESTINER SCHIFFAHRT.

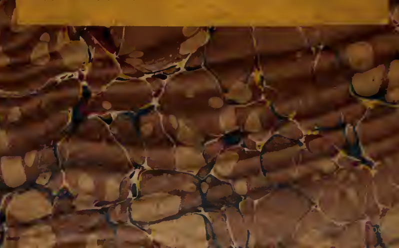
VON

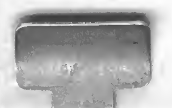
DR R. SONNDORFER.

K. K. REGIERUNGSRATH, DIRECTOR DER WIENER HANDELS-AKADEMIE
GENERAL BERICHTERSTATTER ÜBER DIE AMSTERDAMER COLONIAL UND EXPORT-AUSSTELLUNG.

MIT EINEM ANHANGE:

DIE EXPORTARTIKEL NIEDERLÄNDISCH-INDIENS.









HANDEL UND VERKEHR

MIT

NIEDERLÄNDISCH-INDIEN.

EINE HANDELSPOLITISCHE STUDIE

MIT RÜCKSICHT AUF DEN

ÖSTERREICHISCHEN HANDEL UND DIE TRIESTINER SCHIFFAHRT.

VON

DR. R. SONNDORFER,

K. K. REGIERUNGSRATH, DIRECTOR DER WIENER HANDELS-AKADEMIE,
GENERAL-BERICHTERSTATTER ÜBER DIE AMSTERDAMER COLONIAL- UND EXPORT-
AUSSTELLUNG.

MIT EINEM ANHANGE:

DIE EXPORTARTIKEL NIEDERLÄNDISCH-INDIENS.

WIEN, 1884.
ALFRED HÖLDER,
K. K. HOF- UND UNIVERSITÄTS-BUCHHÄNDLER,
ROTHENTHURMSTRASSE 15.



Unter den überseeischen Besitzungen der europäischen Staaten sind es namentlich die niederländischen Colonien in Indien, welche seit einigen Jahren das Interesse eines Theiles der österreichischen Handelswelt in Anspruch nehmen. Auch die deutsche Handelswelt fängt an, sich für Niederländisch-Indien mehr und mehr zu interessiren, obwohl der Export Deutschlands jetzt in erster Linie sich Süd-Amerika als Hauptabsatzgebiet auserkoren hat. Andererseits könnten von Oesterreich-Ungarn und von Deutschland eine ganze Reihe wichtiger Handelsartikel direct von dort bezogen werden. Es dürfte daher den interessirten Kreisen nicht unwillkommen sein, über die Handelsverhältnisse in Niederländisch-Indien, über den Ex- und Import dieser Colonien, und hauptsächlich über die Fracht- und Creditverhältnisse im Verkehre mit Niederländisch-Indien die neuesten Daten zu erfahren. Wenn ich hierbei zum Theile Bekanntes wiederhole, so wolle dieses dadurch entschuldigt werden, dass bei einem solchen Thema schwer entschieden werden kann, was schon bekannt und was neu ist, und dass auch der Vollständigkeit wegen manches Bekannte wiederholt werden muss.

Das Material zu meinem Vortrage habe ich mir direct in den Niederlanden geholt. Ich war nämlich



vom österreichischen Handelsministerium zum General-Berichterstatter über die im vorigen Jahre in Amsterdam stattgefundene internationale Colonial- und Export-Ausstellung ernannt — eine Mission, die ich sehr gerne übernahm, weil ich hoffte, auf dieser Ausstellung gerade für mein heutiges Thema reichliches Material zu erhalten, und weil man nach dem publicirten Programme glauben musste, diese Ausstellung werde uns genau zeigen, was von Europa nach den Colonien exportirt wird und wer es exportirt, woraus der österreichische Exporteur dann gewiss hätte vielfachen Nutzen ziehen können.

Diese Hoffnung wurde jedoch nicht erfüllt. In meinem an das hohe Handelsministerium erstatteten Generalberichte musste ich leider constatiren, dass diese Ausstellung keine Colonial- und Export-Ausstellung im commerciellen Sinne war, sondern eine gewöhnliche Weltausstellung, arrangirt von Privaten, die einfach ein glänzendes Geschäft machen wollten. Diese Ausstellung lieferte nicht das gewünschte Material. Im Gegentheil, die Ausstellung der niederländischen Colonien, die sogenannte „Colonial-Ausstellung", war eine Schaustellung, berechnet auf den äusseren Effect. Zusammengetragen aus den verschiedenen holländischen Museen, bot dieselbe dem Gelehrten, dem Forscher viel Interessantes. Der Kaufmann suchte jedoch vergebens nach Daten über die Production jener Artikel, die Niederländisch-Indien ausführt, über die Preise derselben, über die Verpackung dieser Artikel, über die Routen, welche der Export einschlägt u. A. Ich musste daher bemüht sein, mir das Material ausserhalb der Ausstellung zu sammeln. Dies war zwar mit ziemlich bedeutenden Schwierigkeiten verknüpft, da der holländische Kaufmann im Allgemeinen nicht sehr mit-

theilsam ist und selbstverständlich fürchtet, dass ihm durch derlei Aufschlüsse über den Handel mit Niederländisch-Indien nur neue Concurrenten erwachsen; allein ich erfuhr doch manche interessante Details, welche ergänzt durch statistisches Material und durch die auf Java bezügliche, neueste Literatur, die ich in Holland ebenfalls kennen zu lernen Gelegenheit hatte, mir Stoff genug boten, über das von mir gewählte Thema heute ausführlich zu sprechen. Meine Mittheilungen verfolgen keinen anderen Zweck, als die wichtigsten Daten über den Handel mit und von Niederländisch-Indien, die jetzt nur einzelnen österreichischen Kaufleuten und Industriellen vielleicht ganz, vielleicht auch nur zum Theil bekannt sind, zum Gemeingut Aller zu machen und dadurch auch einiges zur Hebung unseres Ex- und Importes beizutragen.

Nach diesen einleitenden Worten gehe ich sofort zu meinem eigentlichen Thema über. Um das Bild, welches ich heute über den Handel mit und von Niederländisch-Indien, über die Tarif- und Creditverhältnisse im Verkehre mit diesen Colonien entwerfen will, halbwegs vollständig zu machen, bitte ich mir zu gestatten, über dieses Land einige handelsgeographische Notizen vorausschicken zu dürfen.

Die niederländischen Colonien in Ostasien werden in zwei Hauptgruppen eingetheilt: 1. in Java mit der benachbarten Insel Madura, und 2. in das sogenannte Aussengebiet, welches folgende Besitzungen umfasst:

a) die Insel Sumatra;

b) die Insel Bórneo, mit Ausnahme der Nordküste;

c) die Insel Celébes;

d) die kleinen Sunda-Inseln;
e) die Molukken- oder Gewürz-Inseln, und
f) den westlichen Theil von Neu-Guinea mit den benachbarten Key- und Aru-Inseln.

Die Perle der niederländischen Colonien ist Java mit Madura. Diese haben laut eines amtlichen Berichtes vom 31. December 1880 einen Flächenraum von 2380·7 □Meilen oder 130.605 km^2 und eine Einwohnerzahl von 19,800.000 Seelen, darunter 33.700, d. i. 0·17% Europäer. Der Flächenraum des sogenannten Aussengebietes wird hingegen auf 31.500 □Meilen oder 1,728.000 km^2 mit einer Einwohnerzahl von nur 8,400.000 Seelen [1]) geschätzt.

Die wichtigsten Handelsplätze des Aussengebietes sind *Padang* und *Atjeh* [2]) (Oleh-Leh) an der Westküste von Sumatra und *Makassar* an der Südküste von Celébes. Diese drei Handelsplätze werden von den europäischen Dampferlinien auch direct angefahren. Ausserdem wurden am 15. August 1881 noch die Häfen Sambås, Sinkawang und Soekadana [3]) auf der Westküste von Sumatra dem allgemeinen Verkehr eröffnet.

Bezüglich der Handelsplätze auf Java sei hingegen eine eingehendere Bemerkung gestattet.

Die drei Haupthandels- und Hafenplätze auf Java, alle an der Nordküste gelegen, sind *Batavia*, *Samarang* und *Soerabaya*. Die erstgenannte ist die Hauptstadt von den sämmtlichen niederländischen Colonien und die Residenz des Generalgouverneurs; sie bildet den Centralpunkt des gesammten javanischen Handels und zählt incl. des nur eine Stunde entfernten

[1]) Nach Ritter's geogr. stat. Lexicon 1883.
[2]) Dieser Hafen wurde erst am 28. September 1881 dem allgemeinen Verkehr eröffnet.
[3]) Siehe Mittheilungen der k. und k. österr.-ung. Consulatsbehörden. X. Jahrg., pag. 824.

Meester Cornelius gegen 200.000 Einwohner. Der zweite Platz, Samarang, hat eine offene Rhede und ist der Hauptstapelplatz für den Binnenverkehr. Dieser Handelsplatz soll aber in den letzteren Jahren wegen seines schlechten Hafens immer mehr und mehr an seiner Bedeutung verlieren. Eine grosse Zukunft dürfte hingegen Soerabaya haben. Dieser Platz, gegenüber der kleinen Insel Madura liegend, hat den besten und am meisten geschützten Hafen von Java, sein Innen- und Aussenhandel nimmt immer grössere Dimensionen an und die Bevölkerung beträgt bereits gegen 200.000 Seelen.

Diese drei Haupthandelsplätze sind durch eine gute Poststrasse [4]) verbunden. Ausserdem führen von denselben die Eisenbahnen in das Innere des Landes und dann bilden sie die Hauptlandungsplätze der europäischen Dampferlinien.

Die Eisenbahnen auf Java zerfallen in zwei Gruppen: *a)* in die Linien des Staates, und *b)* in die der Eisenbahngesellschaft von Niederländisch-Indien. Der letzteren gehören: die Linie von *Samarang* [5]) über *Soerakarta* nach *Djokdjakarta* (Jokyakarta), mit einer Abzweigung nach Fort Wilhelm I. und die Linie *Batavia-Buitenzorg*. Soerakarta und Djokdjakarta sind zwei

---

[4]) Diese grosse Poststrasse, welche Java vom äussersten Westen bis zum äussersten Osten durchzieht, wurde unter dem General-Gouverneur Hermann Wilhelm Daendels im Januar 1808 begonnen und im Mai 1811 vollendet. Seit dieser Zeit sind eine grosse Zahl von neuen Communicationsstrassen gebaut worden, so dass heute kein Theil der Insel Java mehr unzugänglich ist.

[5]) Diese Eisenbahn ist die erste, die in Java gebaut wurde. Concessionirt im Jahre 1863, konnte dieselbe erst wie die Linie Batavia-Buitenzorg, welche im Jahre 1868 concessionirt wurde, im Jahre 1872 vollständig fertig zur Benützung übergeben werden. Die Länge beträgt 203 *km*, jene von Batavia-Buitenzorg 58 *km*; die Spurweite der ersteren ist 1·435 *m*, jene der letzteren 1·067 *m*. Diese letztere Spurweite haben alle später erbauten Bahnen, und gegenwärtig wurde dieselbe überhaupt als obligatorisch erklärt.

wichtige binnenländische Handelsplätze und die Residenzen der sogenannten Fürstenländer.

Die Linien der Staatsbahnen zerfallen: 1. in die Linie *Buitenzorg - Chichalengka*, 183 *km* lang, ultimo 1881 57 *km* fertig; 2. in die Linie *Soerabaya-Passoeroean-Malang* 112 *km* lang und vollständig dem Verkehr übergeben; 3. in die Linie *Soerabaya-Blitar-Solo*, 330 *km* lang und ultimo 1881 168 *km* fertig und 4. in die projectirte Linie *Passoeroean-Probolingo*, 41 *km* lang.

Ultimo 1881 waren also circa 600 *km* Eisenbahnlinien [6]) in Betrieb, welche den Verkehr zu den wichtigsten Plätzen im Innern von Java vermitteln.

Der Verkehr von einem Hafen zum andern, von einer Insel zur anderen im Archipel wird von der „*Nederlandsch - Indische* [7]) *Stoomvaart - Maatschappij*" besorgt, welche ihren Sitz im Haag und ihre Hauptagentschaft in London hat, und auf welche ich später noch zu sprechen komme.

Der Handel von Niederländisch - Indien, bezw. von Java, ist von colossalem Umfange. Um nur einige

[6]) Die Kosten der Construction, incl. des rollenden Materiales, der Administration und aller anderen Ausgaben stellen sich pro Kilometer in holl. Gulden:

1. Samarang-Djokdjakarta	94.411
2. Batavia-Buitenzorg	58.529
3. Buitenzorg-Chichalengka	103.825
4. Soerabaya-Malang	84.776
5. Soerabaya-Solo	64.848
6. Passoeroean-Probolingo	57.829

[7]) Diese Dampfschiffahrtsgesellschaft wurde im Jahre 1866 gegründet. Damals begann sie ihre Operationen mit 11 Schiffen, die zusammen 7004 Tonnen hatten. Gegenwärtig besitzt dieselbe 27 Schiffe, welche regelmässig 16 Linien befahren, darunter die wichtigsten sind:

Batavia-Padang.
Batavia-Samarang-Soerabaya.
Batavia - Singapore - Atchin.
Soerabaya - Makassar - Menado.
Padang - Singapore.
Makassar - Singapore.
Batavia-Hongkong-Amoy-Saigon-Billiton.

Anhaltspunkte zu geben, sei es mir gestattet, nach den Aufstellungen des Finanz-Departements in Batavia den Wert der Ein- und Ausfuhr für das Jahr 1880 anzuführen.

Die Ausfuhr an Waaren betrug für Rechnung der Regierung 37·1 Millionen Guld. holl. und für Rechnung von Privaten 141·7 Millionen Guld. holl. Von letzterer Summe entfallen 98·7 Millionen auf Java und Madura.

Die Einfuhr an Waaren erreichte hingegen für Rechnung der Regierung die Summe von 15·9 Millionen Guld. holl. und für Privatrechnung 157·4 Millionen Guld., an welch letzterer Summe Java und Madura mit 118·7 Millionen Guld. betheiligt waren.[8])

Anschliessend an diese Daten dürften nun noch folgende Mittheilungen über die Hauptartikel der Ausfuhr und Einfuhr zur Orientirung über den Handel mit und von Niederländisch-Indien Einiges beitragen und meine Auseinandersetzungen über die Fracht- und Creditverhältnisse dieser Colonien ergänzend illustriren.

Die Hauptausfuhrartikel[9]) von Java sind: Kaffee,

[8]) Die Einfuhr auf Java und Madura betrug 1879 nur 86·3 Millionen Gulden.

Die hier mitgetheilten Zahlen über die Gesammt-Ein- und Ausfuhr in Niederländisch-Indien sind dem Catalog für die Colonial-Ausstellung von Niederländisch-Indien entnommen.

[9]) In Niederländisch-Indien, speciell auf Java, werden im Handel folgende Masse und Gewichte gebraucht:

1. Längenmass.

Das englische Yard = 36 Inches (Zoll) = 0·914 *m*. Der Inch (Zoll) = 2·54 *cm*. Die alte Amsterdamer Elle = 0·688 *m*.

Im Handel mit Baumwollwaaren wird nur das Yard gebraucht, da diese Stoffe alle pro Stück von einer bestimmten Anzahl Yards verkauft werden. Die Breite der Stoffe ist gewöhnlich in Inches gegeben.

2. Flächenmass.

Der Djong = 4 Bouws. Ein Bouw = 0·71 Hectar.

3. Flüssigkeitsmass.

Der Legger = 388 Kannen = 600 Liter für Arrak, Rum u. a.

Zucker, Thee, Tabak, Reis, Gewürze (Muscatblüthe, Muscatnüsse, Pfeffer, Gewürznelken und Zimmt), Indigo, Gummi, Chinarinde, Gambier, Stuhlrohr, Häute und Zinn.

Von diesen sind für uns in Oesterreich-Ungarn am wichtigsten: Kaffee, Tabak, Reis und Gewürze.

Die Kaffee-Cultur auf Java ist zum Theil eine Zwangscultur, d. h. die Eingebornen in den Kaffee-Districten sind verpflichtet, eine Anzahl Kaffeebäume zu pflanzen und zu betreuen und den Ertrag derselben an die holländische Regierung, bezw. an das Gouvernement zum Preise von 14 Guld. holl. pro Pikul [10]) zu verkaufen. Die Kaffee-Ernte theilt sich daher in zwei Theile: in jenen, der an das Gouvernement abgeliefert werden muss; und in den, welcher in Privathänden ist. Der Erstere beträgt im Durchschnitt pro Jahr 800.000 bis 1 Million Pikuls, d. i. 494.000 bis 618.000 *q*; die Letztere 250.000 bis 400.000 Pikuls, d. i. 155.000 bis 247.000 *q*. Die Haupt-Kaffeeernte liefert die Regentschaft Passoeroean (circa 250.000 Pikuls, im Jahre 1881 fast 400.000 Pikuls), im Osten von Java, in der Nähe des wichtigen Handelsplatzes Soerabaya; dann folgt die Regentschaft Preanger (südlich von der

4. Gewichtsmass.

Der Pikul (Pikol) = 125 alte Amsterdamer Handelspfunde = 136 englische Pfunde = 61·76 *kg*. Der Pikul wird in 100 Katties getheilt. Ein Vielfaches des Pikul ist der Koyang.

Man rechnet: 1 Koyang von Batavia = 27 Pikuls, von Samarang = 28 Pikuls, von Soerabaya = 30 Pikuls.

Das alte Amsterdamer Handelspfund ist = 494·1 *g*.

Die Amsterdamer Last = 2000 *kg*.

Mit Ausnahme von Reis, der pro Koyang, und Indigo, welcher pro Amsterdamer Pfund gehandelt wird, verstehen sich die Notirungen aller Gewichtswaaren pro Pikul.

Zur Vermeidung von Irrthümern sei noch angeführt, dass der Pikul (Picol) von Manilla = $5^1/_2$ Arrobas = 137·5 spanische Pfunde = 63·25 *kg* oder usancemässig = 140 engl. Pfunde gerechnet wird, während der Pikul (Pecul) in China = 100 Katties = $133^1/_3$ engl. Pfunde = 60·5 *kg* schwer ist.

[10]) 14 Guld. holl. pro Pikul ist gleich 22·7 Guld. holl. pro 100 *kg*.

Regentschaft Batavia und durchzogen von der Eisenbahnlinie Batavia-Buitenzorg) mit circa 150.000 Pikuls. Die Privat-Plantagen befinden sich hauptsächlich in den Fürstenländern Soerakarta und Djokdjakarta, welche von der von Samarang ausgehenden Eisenbahn durchzogen sind.

Sumatra producirt auch Kaffee, und zwar circa 100.000 bis 150.000 Pikuls jährlich. Diese Kaffee-Culturen sind grösstentheils in Händen von Privaten. Sumatra-Kaffee steht an Qualität dem Java-Kaffee nach, doch hat die Plantage Sumanik seit einigen Jahren vorzüglichen Kaffee (Westindischer Bereitung) geliefert. Der Hauptmarkt für Sumatra-Kaffee ist Padang; derselbe geht hauptsächlich nach den Vereinigten Staaten, findet jedoch in der letzten Zeit auch Abnehmer in Holland.

Endlich ist noch Celébes zu nennen, welches namentlich im Süden (in der Nähe des wichtigen Handelsplatzes Makassar) und im Norden bei Menado Kaffee producirt. Derselbe befindet sich ebenfalls in den Händen von Privaten und wird grösstentheils von Amsterdamer Häusern, die dort Agenten haben, aufgekauft. Die jährliche Ausfuhr von Makassar beträgt circa 120.000 Pikuls.

Die Gouvernement-Kaffee-Ernte auf Java wird für Rechnung der holländischen Regierung bis auf 100.000 Pikuls nach Amsterdam und Rotterdam gebracht und dort verauctionirt. Die eben erwähnten 100.000 Pikuls werden jedoch von dem Gouvernement in vier Partien à 25.000 Pikuls auf Java selbst öffentlich verkauft. [11])

[11]) Die Zeit für diese Batavia-Auctionen wird vom General-Gouverneur in Niederländisch-Indien bestimmt und im „Nederlandsche Staats-Courant" bekannt gemacht. Dieselben finden nicht immer in

Der Kaffee von den Plantagen Besitzern kommt grösstentheils in Samarang und Soerabaya auf den Markt. Die Verkäufe aus den Privatpflanzungen finden das ganze Jahr hindurch statt, und zwar in Posten von mehreren Tausenden von Pikuls bis herab zu 15 und 20 Pikuls. Der Preis wird pro Pikul in Gulden holl. gestellt.

Es ist daher ein grosser Irrthum, wenn man glaubt, dass fast der ganze in Niederländisch-Indien producirte Kaffee nach Holland für Rechnung der Regierung geht. Nach den obigen, authentischen Daten ergibt sich, dass mindestens 500.000 Pikuls Kaffee [12]) in Niederländisch-Indien selbst an europäische und amerikanische Häuser verkauft werden. Es könnte daher auch Oesterreich-Ungarn direct in Java seinen Bedarf decken, wenn die Frachtverhältnisse günstiger wären. Doch davon später.

Batavia statt, sondern wo der Vorrath sich befindet. So waren dieselben 1883 folgendermassen vertheilt:

15. August . . . Samarang 25 000 Pikuls,
19. September . . Samarang 10.000, Passoeroean 15.000 Pikuls,
15. November . . Passoeroean 25.000 Pikuls,
20. December . . Passoeroean 15.000 und Batavia 10.000 Pikuls.

Kundgemacht waren diese Auctionen bereits am 10. Juni im obgenannten Blatte, daher rechtzeitig, dass europäische Kaufleute ihre Dispositionen treffen konnten. Das Resultat der 1882er Auctionen war folgendes: Samarang 19.000, Kadoo 16.000, Malang 52.800, Sisir 2200 und Preanger 10.000, d. i. zusammen 100.000 Pikuls. Der erzielte Preis schwankte zwischen 25 und 35 Guld. holl. pro Pikul. In Padang verkauft die holländische Regierung ihre ganze Ernte, und zwar in vier Auctionen, die alljährlich in den Monaten März, Juni, September und December stattfinden. Das Quantum variirt pro Auction zwischen 20.000 und 40.000 Pikuls. Im Jahr 1882 wurden auf den vier Auctionen in Padang 99.800 Pikuls erster Sorte zu einem Durchschnittspreise von 50 Guld. holl. pro Pikul, d. i. 81 Gulden pro Metercentner verkauft.

[12]) Nach den statistischen Mittheilungen, welche der Catalog über die Colonial-Ausstellung von Niederländisch-Indien enthält, wurden 1880 exportirt:

a) für Rechnung der Regierung 45,598.616 *kg* und

b) für Rechnung von Privatpersonen von Java 24,439.279 *kg* und von dem Aussengebiet (Sumatra, Celébes u. a.) 15,506.426 *kg*.

Hier sei nur noch einer wichtigen Neuerung erwähnt. Als ich bei meinem Aufenthalte in Holland Rotterdam besuchte und mit dortigen Kaufleuten verkehrte, theilte mir einer mit, dass in den letzten Jahren daselbst Kaffee-Enthülsungsfabriken gegründet wurden, da man neuerer Zeit den Kaffee grossentheils unenthülst von Java beziehe. Dies vertheure zwar die Fracht, indem ein Pikul unenthülster Kaffee (61·7 *kg*) nur circa 48 *kg* geschälten Kaffee gebe; allein trotz dieser Mehrspesen an Fracht und der Spesen für die Enthülsung rentire dies sehr gut. Der in dieser Form bezogene Kaffee soll nämlich dadurch so gut seine schöne Farbe behalten, dass er um einen bedeutend höheren Preis verkauft werden kann.

In dem Ende Jänner 1884 erschienenen Berichte der Hamburger Handelskammer über „Hamburg's Handel im Jahre 1883" wird mitgetheilt, dass 1883 gar keine directe Einfuhr von Java-Kaffee in Hamburg stattgefunden habe, ferner dass die Production in den Privat-Plantagen bedeutend gestiegen ist und dann heisst es weiter:

„Die Versuche, Java-Kaffees in Hülsen nach Holland zu legen, um dieselben dort zu schälen, haben sich anscheinend als zweckmässig und lucrativ erwiesen, denn es kamen von derartig bearbeiteten Kaffees in diesem Jahre ungewöhnlich grosse Quantitäten vor, durch deren Vorhandensein alle andern fein farbigen Kaffees empfindlich beeinflusst wurden. Wenn auch weniger haltbar in der Farbe, als die auf den Plantagen in ähnlicher Weise hergestellten Sachen, haben dieselben doch etwas Bestechendes für's Auge, und da auch der Geschmack keinen Anlass zum Tadel gibt, so hatten unsere feinen Laguayras, Guatemalas und Costaricas oft eine recht scharfe Concurrenz dagegen zu bestehen. In etwas war dieselbe durch den Ausfall der Plantation Ceylons abgeschwächt, da manches davon als Ersatz für diese zur Verwendung kam, namentlich in den feineren Nuancen, für welche wir ohnehin kein Aequivalent unter den hier importirten Kaffees finden. Obgleich Hamburg selten als Käufer für diese Kaffees auftritt, wurden dieselben doch mitunter, wenn das Angebot in Holland sich häufte, so preiswert erstanden, dass auch hier einige tausend Säcke davon genommen werden konnten. Ein regulärer Handel fand darin hier indess nicht statt.

In Folge des kleinen Ertrages der vorjahrigen Ceylon-Ernte standen die hiesigen Importenre gänzlich von Beziehnngen ab. Die Preise im Productionslande hielten sich stets so hoch über dem Niveau des hiesigen Marktes, dass man selbstverständlich auf den Handel in dieser Waare gänzlich Verzicht leisten mnsste. Die 1882/83er Ernte stellte sich nnr auf 260.053 Ctr., 1877 lieferte Ceylon noch 943.000 Ctr.

Für 1883 gehen die Schätznngen etwas höher, auf ca. 350.000 Ctr., doch bleibt es zweifelhaft, ob die Ernten daselbst je wieder auf den früheren hohen Ertrag gebracht werden können. Dnrch den Differential-Zoll in Oesterreich hat ein grosser Theil der Ceylon-Kaffees seinen Weg direct nach Triest genommen, wodnrch sich das in London an den Markt gebrachte Quantum wesentlich verminderte; für den hiesigen Handel wirkt dieser Differential-Zoll ebenfalls sehr nachtheilig, speziell auf das Geschäft in Ceylon-Kaffees nach Oesterreich-Ungarn, welches dadurch für unsern Platz gänzlich verloren gegangen ist.

Den in Holland geschälten blauen Javas kam der Ansfall in der Ceylon-Ernte sehr zn statten nnd füllten dieselben manche Lücke aus einem Gehiete, welches England mit seinen Ceylon-Kaffees früher als unhestreitbare Domäne zu hetrachten pflegte."

Dieses von Hamburg zugegebene Factum bezüglich des Ceylon-Kaffees zeigt wohl zur Genüge, wie sich die directe Verbindung zwischen Britisch-Ostindien und Triest manifestirt.

Ein zweiter, namentlich uns in Oesterreich-Ungarn interessirender Exportartikel Niederländisch-Indiens ist der **Tabak**. Die Tabak-Cultur ist heute in Niederländisch-Indien eine freie Cultur und wird hauptsächlich auf Java und Sumatra betrieben. Dieselbe nahm in den letzten Jahren einen bedeutenden Aufschwung, denn es wurden exportirt:

1880: . . . . 6,395.000 *kg*
1881: . . . . 13,538.000 „
1882: . . . . 16,633.000 „

während man pro 1883 hoffte, mindestens 17 Millionen *kg* exportiren zu können.

Der Sumatra-Tabak ist qualitativ weitaus besser als der Java-Tabak. Ersterer wird von einer Privat-

gesellschaft in Deli und Langkat angebaut, hauptsächlich für Deckblatt benutzt und ist im Preise fast viermal so theuer wie Java-Tabak. Der Tabak von Niederländisch-Indien geht fast ausschliesslich nach Holland.

Bekanntlich bezieht die österreichische Tabakregie alljährlich um bedeutende Summen Java- und Sumatra-Tabak aus Amsterdam von einem dortigen Hause. Dass dieses Geschäft für dieses Haus ein sehr lohnendes sein muss, geht wohl daraus hervor, dass der Chef dieses Hauses, der fast nur Geschäfte mit der österreichischen Regierung macht, von Holländern selbst als sehr wohlhabend geschätzt wird und dass mir befreundete Holländer in Amsterdam wiederholt die Bemerkung machten, sie begreifen nicht, warum die österreichische Regierung den für die Regie nothwendigen Tabak nicht direct auf Java und Sumatra einkaufen lasse. Hält man diesen Bemerkungen eine Stelle im Jahresberichte des österreichisch-ungarischen Consulates pro 1880 [13]) gegenüber, welche sagt, dass man bei directen Käufen zu entsprechend billigen Preisen kaufen könnte, da die Plantagenbesitzer sich gewiss lieber mit kleinem Nutzen begnügen würden, als dass sich dieselben dem Risico des Transportes [14]) unterziehen, so ist wohl die Frage naheliegend, warum die österreichische Tabakregie nicht wenigstens einmal einen Versuch eines directen Kaufes in Niederländisch-Indien macht. Sollte der subventionirte österreichisch-ungarische Lloyd von der Regierung nicht bewogen werden können, wenig-

[13]) Mittheilungen der österreichisch-ungarischen Consulats-Behörden, IX. Jahrgang, pag. 406.

[14]) Für Tabak besteht in Niederländisch-Indien die Usance, dass er für Risico des Verkäufers nach Europa geht, um dann, in Amsterdam oder Rotterdam angekommen, für Rechnung des Verkäufers veranctionirt zu werden. Der Amsterdamer Commissionär trägt also kein Risico.

stens ihr selbst Concessionen zu machen, wenn er schon dem österreichischen Handelstande keine machen will?

Die relativ besten Provenienzen von Sumatra-Tabak sind die von Deli und Langkat; auf Java die von Kediri, Besouki, Loumajang, Banyoumas und Malang, welche in der Colonial-Ausstellung von der Firma Dummler & Cie. auf Java exponirt waren. Auch Probolingo auf Java liefert guten Tabak. Die hier genannten Tabak-Plantagen liegen alle auf Ost-Java und sind durch die Eisenbahnen mit Soerabaya verbunden. Es kann daher der directe Einkauf von Soerabaya aus sehr leicht bewerkstelligt werden.

Die österreichische Tabak-Regie bezieht von Java-Sorten hauptsächlich Besonki- und Probolingo-Tabak. Einer der grössten Tabakpflanzer ist Mr. Geertsema in Besouki, dessen Tabak-Ernte fast grösstentheils durch die oberwähnte zweite Hand an die österreichische Regierung verkauft wird. Könnte dieses Geschäft nicht direct oder durch ein Haus in Soerabaya viel billiger gemacht werden?

Wichtig für Oesterreich-Ungarn wäre noch der directe Bezug von Reis, von Gewürzen und Cocusöl.

Von Reis wird nur der sogenannte Tafelreis ausgeführt, der fast ausschliesslich nach Hamburg[15]) und Bremen und nach Holland geht. ~~Der Preis wird pro Koyang (siehe pag. 8) in Gulden holl. gestellt.~~

Von Gewürzen geht vorläufig nur Pfeffer direct nach Triest, und zwar von Padang (Sumatra) aus. Der Hauptstapelplatz für Pfeffer ist jedoch Singapore. Der Preis wird pro Pikul in Gulden holl. fixirt. Schwarzer Pfeffer wurde 1882 in einer Gesammtmenge von 2,866.000 *kg* exportirt.

Cocusöl wird neuerer Zeit sehr stark von Niederländisch-Indien ausgeführt; dasselbe geht auch bereits in grösseren Quantitäten nach Oesterreich. Zur Verpackung werden die leeren Petroleumkisten benützt.[16])

[15]) Im Jahre 1883 bezog Hamburg 4061 Säcke Kandanghauer Tafelreis aus Niederländisch-Indien.

[16]) In einer solchen Petroleum-Holzkiste sind zwei Canisters (Blechbüchsen), die mit Cocusöl gefüllt werden. Das Bruttogewicht einer solchen Kiste Cocusöl ist circa 40 *kg*, das Nettogewicht 32 *kg*.

Ein weiterer wichtiger Ausfuhrartikel ist Zinn. Man hat Banca- und Billiton-Zinn, gewonnen auf den Inseln gleichen Namens. Das Banca-Zinn geht für Rechnung der holländischen Regierung nach Holland. Das Zinn von Billiton wird durch die Billiton-Maatschappij direct in Batavia verkauft. Zu diesem Zwecke findet alle zwei Monate eine Auction statt. Im Jahre 1882 wurden 70.872 Pikuls zu einem Durchschnittspreise von 70 Gulden holl. pro Pikul verauctionirt. Dasselbe wird in der Regel nach Holland, London, New-York und Marseille verkauft. Nach Triest hat bis jetzt keine Verladung stattgefunden.

Für Stuhlrohr ist der Hauptplatz Padang. Dasselbe hat starke Nachfrage nach Deutschland.

Beachtenswert ist auch die Ausfuhr von Indigo, welcher pro Amsterdamer Pfund (siehe pag. 8) verkauft wird und mit welchem ein directer Bezug nach Triest gewiss versucht werden könnte, wenn es für Russland rentirt, Indigo aus Niederländisch-Indien via Triest zu beziehen.[17])

Die Thee-Cultur ist ganz in den Händen der Privatindustrie. Die Cultur hat mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen und leidet sehr unter dem Drucke

[17]) Nach Daten, welche Dr. Braun, Professor an der Wiener Handelsakademie, von verlässlicher Seite zur Verfügung gestellt wurden, stellten sich die Spesen einer im Jahre 1883 bezogenen Partie Indigo folgendermassen:

44 Kisten, netto 5917 Amsterd. Pfund (2923 *kg*) erste Kosten 28.418 Gulden holl.

Ausfuhrzoll für 2923 *kg* à 10 Cents . .	flh. 292·30
Emballage pro Kiste 3 fl	flh. 132·—
Magasinage 75 Cents pro Kiste . . .	flh. 33·—
Feuer-Versicherung 1%	flh. 28·42
Verladungskosten	flh. 72·—
Wechsel-Courtage 1%	flh. 30·53
See-Versicherung auf 34.000 flh. zu 1% und Stempel	flh. 341·50

Im Jahre 1883 hat Oesterreich über 7000 *q* Indigo bezogen, jedoch den grössten Theil von London und Holland.

der Steuern. Trotzdem ist Java-Thee billiger als der chinesische Thee.

Einem bedeutenden Aufschwunge geht die Cultur der *Chinarinde* entgegen. Dieselbe ist in letzter Zeit fast ganz in die Hände von Privaten übergegangen. Namentlich wird in Preanger die Anpflanzung von Chinabäumen durch mehrere Gesellschaften forcirt. Nach einigen Jahren dürfte die Ausbeute schon bedeutend sein.

Die zwei wichtigsten Gesellschaften sind die *Kina Cultuur-Maatschappij „Cinchona"* und die *Kina Cultuur-Maatschappij Garoet* in Amsterdam. Erstere hat ein Gesellschafts-Capital von 220.000 Gulden, letztere 120.000 Gulden. Ausserdem besteht in Amsterdam eine Chinin-Fabrik mit einem Capital von einer Million Gulden.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass unter allen Export-Artikeln Niederländisch-Indiens *Zucker*, was das producirte Quantum betrifft, obenan steht. Die Zucker-Production betrug nämlich im Jahre 1882 über 4 Millionen Pikuls. Derselbe geht jetzt grösstentheils nach England, speciell nach London. [18])

Die *Haupteinfuhr-Artikel* auf Niederländisch-Indien sind: Baumwollwaaren, Petroleum, Bier, Weine und Liqueure, Butter, Mehl, Eisen (in verschiedenen Formen), Glas- und Töpferwaaren, Papier, Ceresin, Wachspräparate u. m. a.

Der wichtigste Einfuhr-Artikel sind die Baumwollwaaren. Im Jahre 1882 [19]) wurden für 28,208.000 Gulden holl. eingeführt. Die Hauptmassen kommen aus Holland und England. ~~Man unterscheidet Madapollams~~,

[18]) Weitere Daten über die Export-Artikel von Niederländisch-Indien findet man in dem 2. Theile dieser Schrift: „Die *Export-Artikel Niederländisch-Indiens* von Dr. Hermann *Braun*."

[19]) Oesterreichisch-ungarischer Consulatsbericht pro 1882.

Calicots, Shirtings, Drills, Cambrics, Battics, Prints und Kattune.[20])

Petroleum wird fast ausschliesslich aus Nordamerika, und zwar in Kisten bezogen. Die Zufuhr geschieht gewöhnlich durch Segelschiffe, die als Rückfracht Zucker nach dem Canal verladen.

Bier wurde 1881 in folgenden Mengen eingeführt: 994.189 *l* in Flaschen und 3531 *l* in Fässern. Die Marke „Pilsener Bier“ wird vom Bremer Brauverein imitirt und in grossen Quantitäten nach Java geschickt. Auch „Dreher-Bier“ geht bereits nach Java, letzteres durch die hiesige Javanische Gesellschaft.

Der Import von Wein betrug pro 1881 1,014.679 *l* in Flaschen und 454.444 *l* in Fässern. Die Hauptmassen kamen via Holland und aus Frankreich via Marseille. Der österreichisch-ungarische Consul in Batavia meint in seinem Berichte pro 1882, dass namentlich mit österreichisch-ungarischen Rothweinen ein Versuch gemacht werden sollte.[21])

[20]) Sehr ausführliche Daten über den Markt dieser Artikel auf Java gibt der Bericht des österreichisch-ungarischen Consulates pro 1881, X. Jahrgang der Consulatsberichte, pag. 795 u. ff.

Ferner erscheinen über den Markt in Manufacturwaaren auf Niederländisch-Indien ziemlich regelmässig Handelsberichte im „Export“, Zeitschrift des Centralvereins für Handelsgeographie in Berlin.

Alle Baumwollwaaren werden in Niederländisch-Indien pró Stück verkauft. Das Stück hat für die einzelnen Artikel der Baumwollgewebe eine bestimmte Länge und eine bestimmte Breite, welcher Usance der europäische Fabrikant sich unbedingt fügen muss.

So sind z. B.:

Madapollam, orange aus England, 24 Yards lang und 1 Yard breit.

Madapollam, weisse aus Holland, 24 Yards lang und 26 bis 47 Inches breit.

Cambric aus Manchester 12½ Yards lang.

Shirting aus England und Holland (roh und gebleicht) 40 Yards lang.

Drill, ungebleicht aus Holland, 31 Yards lang.

[21]) Die Gebinde müssten eine Grösse von 220 *l* haben und Flaschenwein wäre in Kisten zu 48 Flaschen zu verpacken. Feine Weine in Kistchen zu 12 Flaschen.

Wachspräparate und Ceresin sind zwei österreichische Artikel, welche ihre Exportfähigkeit nach Niederländisch-Indien bereits bewiesen haben. Das gleiche gilt für ungarisches Mehl, welches jedoch mit der Concurrenz des australischen Mehles viel zu kämpfen hat.

Mehl wurden im Jahre 1881 4,720.419 *kg* eingeführt, davon 1,819.032 *kg* von Singapore, 464.565 *kg* von Holland und 2,068.339 *kg* von Australien. Unter den beiden erstgenannten Provenienzen geht auch ungarisches Mehl, so lange eine directe Dampferverbindung mit Java fehlt.

Nach Andeutungen, die der österreichisch-ungarische Consul in Batavia in seinem Jahresberichte pro 1882 macht, würden noch folgende Waaren rentiren:

Glas, namentlich feine böhmische Krystalle, aber keine buntfärbigen, geschmacklosen Gegenstände, Porzellan, geschmackvolle Tafelservice, die nicht zu theuer kommen, Möbel aus gebogenem Holze, aber nur dann, wenn sie am Lager sind, und Tuch, besonders billige Qualität, etwa wie das englische Union-Cloth, schwarz und dunkelblau.[22])

Diese wenigen Bemerkungen über die Einfuhrartikel in Niederländisch-Indien machen durchaus nicht Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sollen nur über einige der wichtigsten Artikel kurze Andeutungen geben, um meine Mittheilungen über das Credit- und Tarifwesen im Verkehre mit Niederländisch-Indien entsprechend illustriren zu können.

Aber folgende Grundsätze will ich hier noch aussprechen und empfehle sie allen Industriellen zur vollsten Beachtung.

---

[22]) Wie man mir in Amsterdam mittheilte, sollen auch alle die hier genannten Artikel und manche andere in der jüngsten Zeit thatsächlich von Oesterreich durch die Javanische Handelsgesellschaft nach Soerabaya exportirt werden.

1. **Der europäische Fabrikant muss sich unbedingt den Handels-Usancen auf den überseeischen Plätzen fügen.**

Die Zurichtung der Waare, die Adjustirung derselben und die Verpackung muss strenge den dort eingebürgerten Gebräuchen entsprechen.

2. **Die gelieferte Waare muss nicht nur das erste Mal, sondern auch bei jeder folgenden Bestellung vollkommen mit dem ursprünglichen Muster in Bezug auf Qualität, Adjustirung, Verpackung u. s. w. übereinstimmen.**

So selbstverständlich dieser Grundsatz ist, so kann derselbe doch nicht oft genug wiederholt und betont werden, da es leider nur zu häufig vorkommt, dass einzelne Industrielle denselben ignoriren und damit nicht nur sich selbst, sondern auch denjenigen, die streng reell vorgehen, das Geschäft verderben.

Als Beweis für meine Behauptung von den vielen Belegen nur einige.

Im Jahresberichte des österreichisch-ungarischen Consulates von Batavia pro 1880 heisst es: „Bei einigen Versuchen haben hiesige Importeure die höchst unangenehme Erfahrung gemacht, dass einzelne österreichisch-ungarische Fabrikanten der Meinung waren, hier jenen Theil ihrer Erzeugnisse an Mann bringen zu können, welcher für Europa der schlechten Qualität halber bereits fast unbrauchbar geworden, und konnte das Resultat eines solchen Experimentes nur ein sehr trauriges sein."

In einem Berichte des kaiserlichen deutschen Consuls in Canton [23]), womit derselbe eine Sammlung von Mustern fremder Importe für den chinesischen Markt einsendet und dazu die entsprechenden Anweisungen — eine Arbeit, die in jeder Richtung mustergiltig genannt werden muss und deren Lectüre nicht nur allen Consulaten, sondern auch allen österreichisch-ungarischen und

---

[23]) Deutsches Handels-Archiv, Jahrgang 1883, December-Heft.

deutschen Industriellen nicht warm genug empfohlen werden kann — sagt derselbe:

„Es kann nicht oft und ernstlich genug darauf hingewiesen werden, dass das erste und wesentlichste Erfordernis für das Geschäft in China reelle und sich stets gleich bleibende Lieferungen sind.

Klagen über Verstösse gegen dieses Princip sind leider sehr häufig und in den meisten Fällen wohlbegründet.

Nach dem, was über diesen Gegenstand bereits geschrieben, können wir uns darauf beschränken, hier nur betreffs einer Branche des Importgeschäfts, des Tuchhandels, hervorzuheben, dass häufig der Versuch gemacht wird, nach der ersten probemässigen Lieferung leichtere Waare mit durchzubringen und dass ebenso die Breite in den meisten Fällen zu knapp bemessen wird.

Noch häufiger sind die Klagen über mangelhafte Lieferungen in den geringeren Qualitäten von Spanish Stripes.“

Die Verhältnisse in den chinesischen Handelsplätzen sind aber genau dieselben, wie in den javanischen Handelsplätzen. Hier wie dort ist der Importhandel in Händen der Chinesen.

Eine ähnliche Bemerkung, wie der deutsche Consul in Canton, macht der deutsche Consul in Yokohama in seinem Berichte pro 1882 (siehe deutsches Handels-Archiv 1884, Jännerheft, pag. 1). Ausserdem hebt er noch hervor, dass in vielen deutschen Erzeugnissen sich ein grösserer Absatz schaffen liesse, wenn die Fabrikanten beziehungsweise die Lieferanten die hiesigen (japanischen) Verhältnisse mehr berücksichtigen würden.

Der österreichisch-ungarische Consul in Bombay schreibt in seinem Berichte pro 1883 (enthalten in dem Fachblatte „Der Consul“ Nr. 3 vom 19. Jänner 1884) wörtlich:

„Das Vorgehen gewisser Kaufleute: nach gutem Muster oder einer Sendung guter Waaren „Schund“ zu schicken — wie dies von Seite unserer Kaufleute nicht nur hier, sondern auch in manchen anderen Orten erfahren wurde — gehört kaum mehr in die Kategorie „kaufmännischer Missgriffe“, sondern zu den Sünden, sowohl gegen den Patriotismus, als auch gegen die allererste Pflicht und das Interesse des Kaufmannsstandes; Sünden, die folgenschwerer sind, als alle anderen Fehler und Vernachlässigungen zusammengenommen.“

Ich komme nun zur Besprechung der Creditverhältnisse auf Java.

Der Importhandel auf Java, überhaupt in Niederländisch-Indien, ist vollständig in den Händen der dort

befindlichen grossen Importhäuser, welche die importirten Waaren dann direct an die in Niederländisch-Indien in grosser Zahl etablirten chinesischen Häuser verkaufen, denn diese allein kennen die Bedürfnisse der Eingeborenen genau und wissen mit ihnen umzugehen. Leider sind diese Chinesen nicht sehr zuverlässig, und sind Fallimente nichts Seltenes. Da diese chinesischen Händler ihre Bücher bisher fast nur in chinesischer Sprache und Schrift führten, so war dadurch dem unreellen Gebahren Thür und Thor geöffnet. Im Jahre 1881 richteten daher die hervorragendsten Kaufleute in Batavia eine Petition an die Regierung, sie möge die Chinesen zwingen, ihre Bücher in malayischer oder holländischer Sprache zu führen. Nach neuesten Nachrichten soll diese Petition ihre Wirkung nicht verfehlt haben, da die Chinesen bereits anfangen, ihre Bücher in malayischer Sprache und mit lateinischer Schrift zu führen.

Der Handel mit den chinesischen Händlern wickelt sich nun in folgender Weise ab. Die Importhäuser in Niederländisch-Indien verkaufen die bei ihren Succursal-(Filial-)Häusern oder bei Agenten oder Commissionären in Europa bestellten Waaren in Batavia, Soerabaya oder Samarang direct an die chinesischen Händler und ziehen den Betrag in 6 Monat Wechsel auf dieselben. Sobald der Wechsel von dem chinesischen Händler acceptirt ist, kann derselbe bei der Bank von Java oder bei einer der in Niederländisch-Indien operirenden europäischen Banken discontirt werden, da diese Chinesen bei diesen Banken bis zu einem gewissen Betrage Credit geniessen.

Dass die Importeure im Verkehre mit diesen chinesischen Händlern sehr vorsichtig sein müssen, ist selbstverständlich; sie suchen daher etwaige Verluste durch den Preis der Waare zu decken.

Die holländischen Succursal-Häuser, Agenten und Commissionäre kaufen ihre Waaren vielfach in Deutschland und England und bezahlen im ersteren Lande mit Wechseln, die nach 3 Monaten fällig sind, im letzteren gleich nach Absendung der Waare baar, zu den sogenannten Manchester-Conditionen, d. h. Cassa mit 2% Sconto, oder mit einem nach Sicht fälligen Wechsel. Auch die wenigen österreichischen Exporteure senden nicht immer Waaren österreichischer Provenienz nach Java, sondern kaufen ihre Exportartikel dort, wo sie am besten rentiren. So sollen von Marseille ab wiederholt französische Liqueure, Seide (Tafft, Schweizer Fabrikat) u. a. für Rechnung der hiesigen Javanischen Gesellschaft nach Java abgehen. Ich erwähne dieses nicht, um vielleicht damit einen Vorwurf zu erheben. Der Exporteur als Händler ist Kosmopolit und muss die Lage des Weltmarktes benützen; aber er darf dann auch nicht damit prunken und glauben machen wollen, als wenn er für den vaterländischen Export Grossartiges geleistet hätte. Anders der Fabrikant, der sich die Mühe nimmt, den ausländischen Markt zu studiren, sein Fabrikat dem Geschmack, den localen Bedürfnissen und Gebräuchen der Consumenten anzupassen und durch Qualität und Billigkeit die Concurrenz auf den Weltmärkten zu bestehen.

Bezüglich der Discontirung der auf die chinesischen Händler in Niederländisch-Indien gezogenen Wechsel sei noch bemerkt, dass derlei Wechsel nur in Niederländisch-Indien discontirt werden können, und dass die dortigen Banken jenen javanischen Häusern, die noch nicht hinlänglich accreditirt sind, einen Credit nur gegen Unterpfand einräumen. Die für die discontirten Wechsel entfallenden Beträge bleiben entweder im Giro-Conto der betreffenden Bank zur Verfügung

des javanischen Hauses, um wenn nothwendig telegraphisch dem europäischen Exporteur, zahlbar in Amsterdam, zur Verfügung gestellt zu werden, oder das javanische Haus kauft für den discontirten Betrag einen Wechsel auf Holland (6 Monat Sicht) und sendet diesen seinem europäischen Agenten, welcher ihn dann begeben kann.

Der Discontirungs-Zinsfuss ist ein ziemlich hoher; gegenwärtig beträgt z. B. derselbe bei der niederländisch-indischen Handelsbank 9% pro anno, bei der Java-Bank für Wechsel, welche noch über 3 Monat Laufzeit haben, 7% und für kürzere Wechsel $6^1/_2$% pro anno.

Beim Export von Niederländisch-Indien nach Europa hat man zwei Fälle zu unterscheiden, und zwar: 1. die Waare geht nach Holland; 2. dieselbe geht nach einem anderen Lande Europas oder nach Nord-Amerika. Im ersten Falle zieht der javanische Kaufmann oder Producent einen Wechsel auf das holländische Haus, zahlbar 6 Monate nach der Verschiffung. Im zweiten Falle hingegen wird der Wechsel, auch nach 6 Monaten zahlbar, nur auf ein Londoner Haus gezogen, mit dem der europäische Käufer sich in Beziehung setzen muss. Zahlungen in Hamburg oder New-York finden nicht statt.

Die Creditanstalten, welche dem Handel nach und von Niederländisch-Indien unterstützend zur Seite stehen, welche also die oben erwähnten Wechsel discontiren, auf Producte, auf Güter-Consignationen, auf Conossamente oder sonstiges Unterpfand Vorschüsse geben und sich an Handels- und industriellen Unternehmungen auf Niederländisch-Indien betheiligen, sind:

1. Die *Java'sche Bank* in *Batavia*.

2. Die *niederländische Handelsgesellschaft* (Nederlandsche Handel-Matschappij) in *Amsterdam*.

3. Die *Coloniale Bank* in *Amsterdam*.

4. Die *Niederländisch - Indische Handelsbank* in *Amsterdam.*

5. Die *internationale Credit- und Handelsvereinigung „Rotterdam"*.

Um die Qualität dieser Institute beurtheilen zu können, will ich die wichtigsten und neuesten Daten über dieselben hier mittheilen.

1. Die Java'sche Bank in Batavia. [24])

Dieses Bankinstitut hat in Niederländisch-Indien dieselbe Stellung, wie die österreichisch-ungarische Bank in Wien. Der Sitz desselben ist in Batavia; Filialen sind in Soerabaya, Samarang, Soerakarta, Djokdjakarta, Passoeroean und Djeribon auf Java, in Padang auf Sumatra und in Makassar auf Celébes. Das Rechnungsjahr geht vom 1. April bis zum 31. März; am 31. März 1883 beendete dieselbe ihr *55. Boekjaar* (Rechnungsjahr).

Das Stammcapital beträgt 6 Millionen Guld. holl. Courant. [25]) Das operirende Capital der Bank ist im Durchschnitt 16 bis 17 Millionen Gulden.

Nach dem Abschlusse pro ultimo März 1883 betrug der Metallvorrath 27,642.445 Gulden, und Bankbillets waren im Umlaufe für 37,805.082 Gulden. Das Hauptgeschäft ist das Discontgeschäft. Im abgelaufenen Bilanzjahre betrugen die Gesammtdiscontirungen 59,316.582 Gulden [26]), wovon 44,457.989 Gulden auf Promessen und Wechselbriefe entfallen.

---

[24]) Die Daten über diese Bank sind dem Berichte der am 28. Mai 1883 in Batavia stattgefundenen General-Versammlung entnommen.

[25]) Nach dem heutigen Stande der Devise Amsterdam in Wien ist der holländische Gulden sehr nahe gleich dem österreichischen Gulden.

[26]) Hiervon entfallen
auf Batavia . . . . 21,834.012 Gulden



Aus dem Abschlusse der Java'schen Bank zeigt sich ebenfalls die früher erwähnte Präponderanz von Soerabaya. Die Belehnungen gegen Unterpfand erreichten z. B. im letzten Bilanzjahre 14,526.837 Gulden [27]), worunter zuerst Soerabaya mit 6,201.573 und dann erst Batavia mit 4,635.529 Gulden figurirt, während auf Samarang nur 288.125 Gulden entfallen. Mit 1·8 bezw. 1·5 Millionen Gulden sind Padang bezw. Makassar vertreten.

Die gleiche Erscheinung zeigt sich bei Betrachtung des ausgewiesenen Bruttogewinnes von 1,027.600·82 Gulden. [28]) Die zwei Hauptposten sind die Einnahmen aus dem Discontiren und aus den Belehnungen. Die ersteren betrugen 527.395 Gulden, worunter Soerabaya mit 169.561 Gulden, Batavia nur mit 98.859 Gulden; die letzteren waren 178.418 Gulden, worunter Soerabaya am stärksten mit 75.927 Gulden.

---

auf Samarang	12,313.888	Gulden
„ Soerabaya	11,834.585	„
„ Djokdjakarta	4,441.079	„
„ Soerakarta	3,219.069	„
„ Makassar	3,029.813	„

u. s. f.

[27]) Nach der Art des Unterpfandes entfallen

auf Effecten	379.935	Gulden
„ Einfuhrgüter	1,436.748	„
„ Ausfuhrgüter	12,458.154	„
„ Gold und Silber	252.000	„

[28]) Als Nettogewinn resultirten 640.000 Gulden, welche folgendermassen vertheilt wurden:

6% Zinsen	360.000	Gulden
vom Reste 75%, also	210.000	„

als Dividende, so dass die Antheilscheine 9½% trugen.

Von den 25% des Restes, also 70.000 Gulden, erhielten

12% der Reservefond,
3% die Rechnungs-Censoren,
3% die Direction,
4% das Personal,
3% der Pensions- und Unterstützungsfond.

Die Gehälter der Direction betrugen 76.000 Gulden, die des Personales 202.182 Gulden.

Das Wechsel-Portefeuille betrug ultimo März 1883 8,472.186 Gulden.

Der Provisions-Tarif der Bank ist folgender:

a) Für Assignationen von den Agentschaften $^1/_4$%;

b) für Empfangnahme von Geldern im Conto-Corrent und beim Eincassiren von „in de Stad" bezahlbar gestellten Promessen, Wechseln oder Rechnungen $^1/_2$‰;

c) für Ausbezahlung von Geldern auf Ordrebriefe, gezogen gegen die sub *b)* erwähnten Eincassirungen: nichts;

d) für Ueberschreibung von Rechnungen auf ein anderes Haus (een ander hoofd): $^1/_8$‰;

e) für Depositen pr. 6 Monat $^1/_2$‰;

f) für Creditirung im Conto-Corrent von Beträgen, herrührend aus bei der Bank abgeschlossenen Discontirungen oder Belehnungen, sowie für dagegen geschehene Ausbezahlungen von Assignationen: nichts;

g) für Platzunterschied auf discontirte, anderswo zahlbare Promessen und Wechsel: $^1/_4$%.

2. Die niederländische Handelsgesellschaft (Nederlandsche Handel-Matschappij).

Dieses Bankinstitut ist von besonderer Wichtigkeit, da es die Geschäfte der Regierung in Niederländisch-Indien besorgt. Gegründet wurde dasselbe am 29. März 1824. Der Sitz dieser Gesellschaft ist in Amsterdam; die wichtigsten Agentschaften hat dieselbe in Batavia, Djeribon, Makassar, Padang, Palembang, Passoeroean, Pekalongan, Samarang, Singapore, Soerabaya, Tagal und Tjiladjap.

Die Gesellschaft ist befugt, den Güterhandel sowohl für eigene Rechnung als in Commission zu betreiben; sie kann alle Arten von Kaufhandel durchführen; sie ist befugt, Vorschüsse auf Güter-Consignationen zu geben und Geld zu leihen gegen Unterpfand; sie hat ferner den Zweck, Handelsbestrebungen, welche für Niederland und seine Colonien vortheilhaft sind,

zu fördern, ebenso Schiffahrt, Schiffbau, Fischerei, Landbau und Fabriken.

Das Capital betrug bei der Errichtung 37 Millionen Gulden mit einer von König Wilhelm I. garantirten Rente von $4^1/_2$%; 1827 wurde es auf 24 Millionen Gulden, das ist die ursprünglich eingezahlte Summe reducirt; 1835 sogar auf 23 Millionen Gulden. Seither wurde dasselbe wiederholt erhöht oder reducirt. Nach der Bilanz vom 31. December 1881 beträgt das Capital 35,783.000 Gulden holländisch Courant.

Zwischen der niederländischen Handelsgesellschaft und der niederländischen Regierung wurde am 28. März 1873 (bekräftigt am 17. Juni 1873, Staatsblad 88) ein Uebereinkommen getroffen, nach welchem diese Gesellschaft gegen Bezahlung einer Commission [29]) jene Güter [30]), welche der Minister der Colonien bestimmt, von Niederländisch-Indien nach Holland zu führen und dort für Rechnung des Staates zu verkaufen hat. Als Caution, dass sie ihren Verpflichtungen nachkommt, hatte sie bei der niederländischen Bank in Amsterdam 5 Millionen Gulden zu deponiren.

Von den für Rechnung der Regierung nach Holland geführten Gütern müssen $^{21}/_{42}$ in Amsterdam, $^{15}/_{42}$ in Rotterdam, $^{2}/_{42}$ in Dordrecht, $^{2}/_{42}$ in Middelburg und $^{2}/_{42}$ in Schiedam verauctionirt werden (siehe pag. 9 die Kaffee-Auctionen in Amsterdam und Rotterdam). Im Jahre 1882 wurden für Rechnung der Regierung um circa 42 Millionen Gulden Güter versteigert.

Für Rechnung der niederländischen Handelsgesellschaft sind in Exploitation: 2 Kaffee-Plantagen, 4 Zuckerfabriken und 1 Theepflanzung. Betheiligt ist

[29]) Diese Commission soll gegenwärtig 3% betragen.
[30]) Diese Güter sind hauptsächlich: Kaffee und das Banca-Zinn,

dieselbe bei 3 Kaffeeplantagen, 1 Zuckerfabrik, 2 Tabakunternehmungen und bei einem Holzeinkauf.

Im Jahre 1881 führte dieselbe Producte für eigene Rechnung um 4,877.000 Gulden ein und um 4,293.000 Gulden aus.

Der Hauptdebitor der Gesellschaft ist ihre Factorei in Batavia; dieselbe schuldete ihr pro ultimo 1881 den Betrag von 16,278.058 Gulden.

3. Die Coloniale Bank in Amsterdam.

Dieses Creditinstitut wurde erst am 22. März 1881 errichtet. Das Capital beträgt 10 Millionen Gulden, wovon 5 Millionen Gulden einbezahlt sind. Das Rechnungsjahr geht vom 1. Juli bis 30. Juni.

Der Sitz dieser Gesellschaft ist in Amsterdam; ihre Hauptagentschaft in Batavia. Ausserdem befindet sich in Soerabaya eine Agentschaft.

Ihr Hauptzweck ist die Beschaffung von Capital für Unternehmungen von Landbau und Industrie in Niederländisch-Indien. Ausserdem ist sie befugt, Vorschüsse zu geben auf Producte, auf Güter-Consignationen oder gegen andere Sicherheit. Für eigene Rechnung darf dieselbe in Producten und Gütern keinen Handel treiben oder speculiren.

4. Die Niederländisch-Indische Handelsbank.

Dieses Creditinstitut wurde 1863 gegründet und wird mit Vorliebe von europäischen Exporteuren benützt.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Amsterdam; die Hauptagentschaft in Batavia; Agentschaften in Samarang und Soerabaya. Das Capital beträgt 12 Millionen Gulden, vertheilt in 48.000 Antheilscheine. Am 1. Juli 1874 wurde von der Gesellschaft ein 5% Prioritäts-

Anlehen im Betrage von 3 Millionen Gulden ausgegeben und am 1. Juni 1881 die erste Serie von 3 Millionen Gulden eines 4% Anlehens im Betrage von 6 Millionen Gulden. Der Reservefond betrug am 1. Juli 1882 Gulden 714.160.

Das Hauptgeschäft ist in Batavia. Laut der publicirten Bilanzen arbeitet die Hauptagentschaft daselbst mit einem Capital von 14 bis 15 Millionen Gulden bei einem Unkosten-Saldo von circa 250.000 Gulden.

Der Zweck der Bank ist genau derselbe, wie jener der niederländischen Handelsgesellschaft. Dieselbe gibt nicht nur Vorschüsse auf Producte, die von Indien nach Europa gehen, sondern auch auf Waaren, die nach Indien exportirt werden, sobald die Papiere, Connossament und Factura, vorgelegt werden. Ultimo 1881 war das Portefeuille 5,689.647 Gulden. Die Vorschüsse auf Producte von Indien betrugen 2,718.225 Gulden, und jene auf Waaren nach Indien 3,217.165 Gulden.

5. Internationale Credit- und Handelsvereinigung „Rotterdam".

Dieses Creditinstitut wurde so wie das sub 4 besprochene auch im Jahre 1863 errichtet, hat seinen Sitz in Rotterdam und wird namentlich von Rotterdamer Häusern benützt.

Agentschaften dieses Institutes sind in Batavia, Samarang und Soerabaya. Das Gesellschaftscapital beträgt 5 Millionen Gulden. Der Reservefond hatte ultimo 1881 die Höhe von 750.000 Gulden erreicht.

Der Zweck der Gesellschaft ist nach ihren Statuten:

1. Das Betreiben des überseeischen Commissionshandels und in Verbindung damit das Geben von Vor-



schüssen auf Connossaments von durch sie oder an sie consignirten Gütern; ferner die Unterstützung der Urbarmachung von uncultivirten Ländereien in den niederländischen Colonien.

2. Der Handel für gemeinschaftliche Rechnung mit dritten Personen, und das Kaufen, Miethen und Vermiethen von Schiffen.

3. Das Eröffnen von Crediten und das Geben und Aufnehmen von Geldern und Depositen gegen Vergütung einer Rente und das Abschliessen von Prolongations- und Belehnungs-Contracten.

4. Alle Handelsoperationen im Allgemeinen, welche zur Erreichung des Zieles der Bank förderlich sein können.

Dass die Gesellschaft diesen Zweck redlich erfüllt, zeigen ihre Rechenschaftsberichte und Bilanzen. Das Hauptgeschäft machen ihre Agentschaften in Samarang und Soerabaya. [31]

Diese hier besprochenen 5 Banken [32] oder Creditgesellschaften sind im wahrsten Sinne des Wortes Handelsbanken, da deren einziger Zweck darin

[31]) Die Bilanz pro ultimo 1881 zeigt uns, dass diese drei Agentschaften mit folgenden Posten im Debet erscheinen:

Batavia	908.098 Guld.
Samarang	3,598.256 „
Soerabaya	2,631.328 „

also zusammen mit 7,137 682 Gulden.

Die Vorschüsse auf Exportartikel betrugen 834.916 Gulden, Producte in Consignation 925.175 Gulden, Wechsel im Portefeuille 726.328 Gulden. Im Credit erscheinen zu begebende Wechsel 3,327.645 Gulden.

Die Hauptvorschussposten der Agentschaften sind die Vorschüsse auf Unternehmungen von Zucker-, Kaffee-, Tabak- und Indigo-Culturen.

[32]) Die sub 2 bis 5 mitgetheilten Daten wurden theils von mir persönlich in Amsterdam und Rotterdam gesammelt, theils dem Buche „De nederlandsche Naamlooze Vennootschappen door Mr. A. H. van Nierop, Zwolle, 1883“ entnommen.

besteht, den Handel mit den niederländischen Colonien zu fördern, überhaupt möglich zu machen. Dass sie diesen Zweck erfüllen, zeigen die oben in Kürze mitgetheilten Daten.

Das Gesellschaftscapital dieser 5 Creditinstitute beträgt 64 Millionen Gulden; das operirende Capital ist noch bedeutend höher. Es darf uns daher nicht wundern, wenn der Handel Hollands mit den niederländischen Colonien diese hohe Stufe erreichen konnte.

Ausser den eben besprochenen Banken sind noch zu nennen: die „Nederlandsch-Indische Escompto Maatschappij" in Batavia, die Chartered Bank of India, Australia and China in London und die Chartered Mercantile Bank of India, London and China. Die erstgenannte englische Bank hat in Batavia und Soerabaya Filialen. In Padang ist dieselbe durch J. F. van Leeuwen und in Samarang durch van den Broek et Veeckens vertreten. Die Mercantile Bank hat nur in Batavia eine Filiale.

Batavia hat eine Börse. Die Devisen (Wechsel-) Course werden in folgender Weise notirt:

a) Auf Holland 6 Monat dato pro 100 Guld. holl. Courant. Die Course variirten 1882/83 zwischen $100^1/_4$ bis 101. [33])

b) Auf England 6 Monate nach Sicht pro Livre

---

[33]) Die Bank von Java besorgt den Verkauf der sogenannten Gouvernements-Wechsel, d. h. jener Wechsel, welche die indische Regierung auf die Regierung im Haag abgibt.

In den letzten 5 Jahren betrugen die Wechselabgaben auf die Niederlande für Rechnung des Gouvernements:

Jahr	Betrag		Durchschnittscours
1878/79 . . .	25,730 639	Gulden	100·654
1879/80 . . .	25,689.636	„	100·834
1880/81 . . .	24,634.116	„	100·631
1881/82 . . .	28,724.329	„	100·831
1882/83 . . .	24,982.038	„	100·900

Sterling. Die Course variirten 1882/83 zwischen 11·975 bis 12·025 Guld. ind. Courant.

Andere Notirungen kommen fast gar nicht vor, da, wie schon früher erwähnt wurde, die auf Europa zu ziehenden Wechsel nur auf Holland oder auf London gezogen werden.

In gleicher Weise notiren Samarang und Soerabaya auf Java, und Padang auf Sumatra.

Ich will hier, ehe ich das Capitel über die Creditverhältnisse abschliesse, noch jene Unkosten [34]) mittheilen, welche für den europäischen Exporteur auflaufen, wenn für seine Rechnung Waaren auf Java verkauft werden, also die Unkosten bei Abrechnung von empfangenen und verkauften Consignations-Waaren. Diese sind:

1. See-Assecuranz.

2. Löschlohn.

3. Eingangszoll 6% des Facturenbetrages zuzüglich Fracht und Spesen.

4. Lagermiethe 3 bis 10 Cents pro Kiste und Monat.

5. Feuer-Assecuranz 1% pro anno.

6. Zinsen für gehabte Vorschüsse und Baarauslagen 9% pro anno.

7. Discont bei sofortiger Rimesse 9%.

8. Commission 5%, Delcredere 2½%, Bank-Commission für Retour-Rimesse 1%.

Bei regelmässigem Geschäfte werden von einzelnen javanischen Häusern die Zinsen auf 7½% pro anno ermässigt.

Auf solche in Consignation nach Niederländisch-Indien gehenden Waaren geben die oberwähnten

[34]) Nach dem Berichte des österreichisch-ungarischen Consulates in Batavia pro 1882 und übereinstimmend mit den mir in Amsterdam gemachten Mittheilungen.

Bankinstitute gegen Uebergabe von Connossament und Factura Vorschüsse bis zu $^2/_3$ des facturirten Betrages.

Ich komme nun zu dem letzten Theile meines heutigen Themas, zu den Tarif-Verhältnissen im Verkehre mit Niederländisch-Indien. Der Verkehr mit Niederländisch-Indien ist theils ein directer, theils ein indirecter.

Den directen Verkehr besorgen folgende See-Dampfschiffahrts-Gesellschaften:

1. Die *Stoomvart - Maatschappij „Nederland“* in Amsterdam.

2. Der *Rotterdam'sche Lloyd* in Rotterdam.

3. Die *Stoomvart - Maatschappij „Java“* in Amsterdam.

4. Die *Stoomvart - Maatschappij „Insulinde“* in Amsterdam.

5. Die *Compagnie des Messageries maritimes* in Marseille.

6. Die *Navigazione Generale Italiana* in Genua.

7. Die *Royal Mail Steam Packet Company* in London.

Einen indirecten Verkehr mit Niederländisch-Indien haben die zwei See-Dampfschiffahrts-Gesellschaften:

1. Die *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* in London.

2. Der *österreichisch-ungarische Lloyd* in Triest.

Ausserdem gehen noch einzelne englische und holländische Steamer nach den Häfen von Niederländisch-Indien und eine Anzahl Segelschiffe.

Im Jahre 1881 passirten 264 holländische, 122 englische, 25 französische und 2 deutsche Dampfer und 411 Segelschiffe die Rhede von Batavia, darunter ein einziges österreichisches Schiff, der Francesco T. aus Fiume. Im Jahre 1882 kamen 6 österreichische

Segelschiffe nach Batavia. Dieselben brachten Petroleum von Nordamerika und führten Zucker nach dem Canal.

Die wichtigste See-Schiffahrtsgesellschaft nach Niederländisch-Indien ist die ~~erstgenannte~~, ~~die Stoomvart-Maatschappij~~ „Nederland" in Amsterdam. Dieselbe wurde im Jahre 1870 mit einem Capital von 10 Millionen Gulden errichtet. Am 1. Jänner 1882 betrug das placirte Capital 4,017.500 Gulden und die in Umlauf befindlichen Obligationen 3,949.500 Gulden. Der Zweck der Gesellschaft ist die Fracht- und Passagierfahrt mit eigenen oder gemietheten Schiffen zwischen Niederland und Niederländisch-Indien.

Die „Nederland" besitzt 11 eigene und 3 gemiethete Schiffe[35]), zusammen mit 39.600 Brutto-Tonnenmass und 22.700 Pferdekräften. Alle 10 oder 11 Tage, das ganze Jahr hindurch, geht von Amsterdam via Southampton, Marseille, Port-Saïd ein Schiff nach Nieder-

---

[35]) Der letzte publicirte Tarif der „Nederland" ist Nr. 8 vom 5. December 1881 und diesem sind diese Daten entnommen.

Die Schiffe der „Nederland" sind folgende:

Schiff	Tons	P. K.
Burgemeester den Tex	3000 Tons	2000 P. K.
Conrad	3000 „	1600 „
Konigin Emma	2800 „	1400 „
Madura	2400 „	1300 „
Prins Alexander	3000 „	2000 „
Prinses Amalia	3500 „	1600 „
Prins Frederik	3000 „	2000 „
Prins Hendrik	2800 „	1600 „
Prinses Marie	2800 „	1800 „
Prins von Oranje	3000 „	1600 „
Prinses Wilhemina	2600 „	1600 „
Soenda	2300 „	1000 „
Sumatra	2600 „	1600 „
Voorwaarts	2800 „	1600 „

Die Schiffe Konigin Emma, Soenda und Madura sind Eigenthum der Stoomvart-Maatschappij „Java".

Das Schiff „Burgemeester den Tex" kam während meiner Anwesenheit in Amsterdam gerade mit voller Ladung an und konnte ich dasselbe durch die Liebenswürdigkeit des commerciellen Directors, Herrn J. Boissevain, während des Löschens eingehend besichtigen. Dasselbe brachte Kaffee und Zink für die niederländische Handelsgesellschaft. Die Ausstattung der Passagierräume ist eine vorzügliche.

ländisch-Indien; und umgekehrt in denselben Zeiträumen ein Schiff von Niederländisch-Indien nach Amsterdam. Es werden also in einem Jahre 35 Tour- und 35 Retourfahrten gemacht.[36] Die Tourfahrt ist auf 43, die Retourfahrt auf 45 Tage berechnet.[37] Auf der Tourfahrt legt jedes zweite Schiff in Padang an, auf der Retourfahrt nur jedes dritte von Batavia abgehende Schiff.

Auf Java werden von der „Nederland" direct angefahren Batavia, Samarang und Soerabaya; auf Sumatra Padang und auf Celébes Makassar. In diesen fünf Plätzen hat die Gesellschaft auch eigene Agentschaften.[38]

In Batavia und Soerabaya findet die Umladung (transshipping) der Waaren nach allen übrigen Hafenplätzen von Niederländisch-Indien statt. Die Weiterbeförderung von diesen zwei Plätzen geschieht durch die Schiffe der niederländisch-indischen Schiffahrts-Gesellschaft (siehe pag. 6).

Ein Tarif für die Güterbeförderung besteht nur für die Tourfahrt; und auch der wird nicht stricte eingehalten. Die Retourfrachten werden von den Agenten der Gesellschaft, und zwar bindend für die Gesellschaft, mit dem Verfrächter vereinbart.

---

[36]) Der zehntägige Dienst hat erst am 8. April 1882 begonnen. Früher ging alle 15 Tage ein Schiff ab. Im Jahre 1881 wurden auf 25 Reisen nach Java 2775 Personen und 59 319 Cubik-Meter Güter befördert; von Java nach Holland 3738 Personen und 29.076 Last (à 2000 *kg*) Güter.

[37]) Im Jahre 1882 dauerte die durchschnittliche Tourfahrt unter Dampf 38 Tage, inclusive der Aufenthalte $42\frac{23}{24}$ Tage; die kürzeste Tourfahrt hingegen $32\frac{16}{24}$, beziehungsweise 37 Tage. Die Durchschnittszeit der Heimfahrt betrug unter Dampf $40\frac{9}{24}$, inclusive der Aufenthalte 45 Tage; die kürzeste Heimreise $36\frac{13}{24}$ unter Dampf, inclusive Aufenthalte $38\frac{22}{24}$ Tage (Siehe „Deutsches Handels-Archiv, Jänner-Heft 1884").

[38]) In Batavia, Samarang und Soerabaya J. Daendels & Cie., in Padang Diemont & Cie., in Makassar W. B. Ledeboer & Cie.

Ferner hat die Gesellschaft Agentschaften in Hongkong, Saigon, Singapore, Penang, Point de Galle, Aden, Djeddah, Suez, Port-Saïd. In Europa auf allen Hauptplätzen (in Oesterreich in Wien und Triest).

Der Tarif für die Tourfahrt umfasst die sechs Klassen 0, 1, 2, 3, 4 und 5, und gibt die Frachtraten in Gulden holl. pro Cubik-Meter oder 1000 *kg*, je nach Wahl [39]) der Gesellschaft. Als Minimalfracht wird nach directen Häfen 10 Gulden holl., nach Ueberladungshäfen die Fracht für $^1/_3$ Cubik-Meter berechnet.

Ich citire aus dem Frachttarife für die Tourfahrt die Raten von Amsterdam-Rotterdam nach den fünf Plätzen, welche die Schiffe der „Nederland" direct anlaufen. Dieselben sind in Gulden holl.

Von Amsterdam-Rotterdam	Klasse [40])					
	0	1	2	3	4	5
nach Batavia . . .	13	15	17	20	23	28
„ Samarang . .	13	16	18	22	25	30
„ Soerabaya . .	13	16	18	22	25	30
„ Padang . . .	15	18	20	23	26	32
„ Makassar . .	26	28	30	33	36	41

[39]) Die Gesellschaft rechnet die Fracht pro Cubik-Meter, wenn ein Cubik-Meter des verladenen Gutes weniger als 1000 *kg* wiegt; ist das Gewicht pro Cubik-Meter 1000 *kg* oder darüber, so gilt der Tarifsatz pro 1000 *kg*, d. h. mit anderen Worten, alle Waaren, die leichter als Wasser sind, werden nach dem Raumtarif verladen. Die englischen Dampfer hingegen verfrachten nach dem Raumtarif, wenn ein engl. Cubikfuss der verfrachteten Waare weniger als 12·5 *kg*, d. i. weniger als 442 *kg* pro Cubik-Meter wiegt; oder wie der österr.-ungar. Lloyd auf seiner Levante-Route, wenn die Waare weniger als 353 *kg* pro Cubik-Meter wiegt, oder wie die Messageries maritimes, die als Grenze zwischen Leicht- und Schwergut $333^1/_3$ *kg* pro Cubik-Meter hat. Will man daher, wie wir dies weiter unten thun werden, die Frachtsätze der „Nederland" mit denen der anderen Compagnien vergleichen, so muss man wissen, wie viel das Durchschnittsgewicht der verfrachteten Waare pro Cubik-Meter eingenommenen Raumes beträgt.

[40]) Nach Klasse 0 gehen: Glaswaaren, Fensterglas, Kaffeesäcke, Genever in „Kelders".

Nach Klasse 1: Bier, Cement, Lampen, Mehl, Papier, Eisendraht u. a.

Nach Klasse 2: Garn, Kattune, roh und gebleicht, u. a.

Nach Klasse 3: Chemikalien, Liqueure, Manufacturwaaren (gedruckt, gefärbt), Wein u. a.

Nach Klasse 4: Bücher, Butter, Käse, Kleidungsstücke, Spiegel, Musikinstrumente u. a.

Nach Klasse 5: Opium, Waffen, Seide und Seiden-Manufacturen.

Nach den übrigen Häfen Niederländisch-Indiens sind die Frachten unverhältnismässig höher. So z. B. ist die Fracht nach Passoeroean und Probolingo, die in der nächsten Nähe von Soerabaya liegen, in der Klasse 0 um 87%, in der 5. Klasse um 50% höher als nach Soerabaya. Diese Erhöhung ist zum Theil durch die Umladung in Soerabaya bedingt, liegt aber hauptsächlich in dem Monopol der Gesellschaft, so lange nach all' diesen Orten auf Java keine Eisenbahnen gehen.

Von Niederländisch Indien nach Holland werden die Frachten nach der jeweiligen Conjunctur fixirt, ein Princip, das für die Retourfahrten aller Dampferlinien gilt. Die Frachten werden für die dortigen Haupt-Ausfuhrartikel pro Last [41]) in Gulden holl. abgeschlossen. [42])

Nehmen wir nun z. B. den Artikel Bier nach Soerabaya. Dasselbe in Flaschen (Kisten) versendet, wiegt im Durchschnitt per Cubik-Meter 530 *kg*. Da die Fracht pro Cubik-Meter nach Klasse 1 16 Gulden holl. beträgt, so ist die Parität pro 1000 *kg* 30·20 Gulden holl. Für Mehl in Fässern stellt sich die Parität pro 1000 *kg* auf 25·50 Gulden holländ.

[41]) Die niederländische Handelsgesellschaft rechnet bei den von ihr zur Verschiffung gebrachten Producten folgende Gewichtsmengen als Last:

bei Zucker	2000 *kg*
„ Zink	2000 „
„ Reis	2000 „
„ Kaffee	1800 „
„ Leg-Kaffee	1600 „
„ Muscatnüssen	1500 „
„ Muscatblüthe	1200 „
„ Häuten	1200 „
„ Thee	930 „
„ Tabak	800 „
„ Indigo	1300 „
„ Pfeffer	1500 „
„ Kopal	1500 „
„ Guttapercha	1400 „
„ Gummi Damar	1550 „

Alles Brutto auf Java, Amsterdam oder Rotterdam angeliefertes Gewicht.

[42]) Im Jahre 1882 betrugen die Frachten von Batavia, Samarang oder Soerabaya nach Holland: für Kaffee 85—90 fl., für Zucker

Die „Nederland“ hat vor circa zwei Jahren mit dem österreichisch-ungarischen Lloyd einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem sie in Port-Said die Waaren vom Lloyd übernimmt und zu seinen Conditionen, mit directem Conossament von Triest aus, nach den Häfen Niederländisch-Indiens abliefert. Ich komme auf diesen Vertrag beim österreichisch-ungarischen Lloyd zu sprechen. Umgekehrt übernimmt die „Nederland“ in Niederländisch-Indien Frachten [43]) mit directem Connossament nach Triest, Constantinopel und Odessa mit Ueberladung in Port-Said, und nach Genua mit Ueberladung in Marseille. Die Raten nach Port-Said und Marseille sind nicht fixirt, sondern werden nach den marktgängigen Raten in Java für nach Holland designirte Waaren bestimmt, während ab Port-Said, beziehungsweise ab Marseille, die Raten festgesetzt sind.

Dieselben betragen von Port-Said nach Triest pro Last in Gulden holl.

für Kaffee	23·—
„ Pfeffer	20·—
„ Reis	26·—
„ Indigo	40·—

75—80 fl., für Zinn 40 fl., für Indigo 120 fl., für Gewürze 90—110 fl., für Tabak 75—80 fl. und für Reis 75—100 fl.

Nach einem neueren Marktberichte aus Java (1883) zahlte man pro Last: für Kaffee 70 für Rechnung der Regierung, für Private 90 für Indigo 120, für Zinn 40, für Häute 100 Gulden holl

[43]) Zur Illustration dieser Frachtsätze, welche die „Nederland“ bei directer Verschiffung nach Triest rechnet, sei mir gestattet, eine Stelle aus dem Berichte des österr.-ung. Consuls in Batavia pro 1882 zu citiren. Derselbe schreibt: „Die Fracht von hier nach Triest ist geradezu himmelschreiend. Wohl muss ich constatiren, dass auch hierin bereits eine Verbesserung eingetreten ist, indem z. B. für Kaffee, verladen per Dampfer „Nederland“ mit Ueberladung in Port-Said, nicht mehr wie früher 37 fl. pro Last Frachterhöhung auf die Fracht nach Holland, sondern blos 23 fl. zu bezahlen sind. Doch ist auch diese Differenz noch eine viel zu hohe.“

für Zinn	26·—
„ Muscatnüsse	37·—
„ Muscatblüthe	37·—
„ Tabak	29·—

Die Stoomvart-Maatschappij „Nederland" führt für die niederländische Handelsgesellschaft die sämmtlichen Güter nach Holland, welche der Generalgouverneur von Niederländisch-Indien der letzteren zum Verkaufe für Rechnung der Regierung überweist.

Der „Rotterdam'sche Lloyd" hat seinen Sitz in Rotterdam und wurde erst im September 1881 gegründet. Das Gesellschaftscapital beträgt 1,200.000 Gulden.

Heute besitzt derselbe 11 grosse Schiffe [11]) mit 27.600 Tonnen und 12.200 Pferdekräften und ist der Concurrent der „Nederland".

Diese Dampferlinie macht genau dieselbe Tour, wie die „Nederland", ihre Tarife, Conditionen etc. stimmen wörtlich mit denen der „Nederland" überein.

Im Jahre 1884 macht dieselbe 26 Reisen nach Java und ebensoviel retour, das heisst es geht alle 14 Tage ein Schiff von Rotterdam, beziehungsweise von Batavia ab.

Die *Stoomvart-Maatschappij* „Java" wurde im März 1873 mit einem Capital von einer Million Gulden

[11]) Diese Schiffe sind:

Batavia	2500 Tonnen	1200 P. K.
Drenthe	2500 „	1200 „
Gelderland	2500 „	1200 „
Limburg	2100 „	1000 „
Noord-Braband	3000 „	1500 „
Noord-Holland	2500 „	1200 „
Samarang	2500 „	1200 „
Soerabaya	2500 „	1200 „
Utrecht	2500 „	1200 „
Zeeland	2500 „	1200 „
Zuid-Holland	2500 „	1200 „

holländ. gegründet und hat ihren Sitz in Amsterdam. Ultimo 1882 betrug das Gesellschaftscapital 1,400.000 Gulden holl. und Obligationen (Prioritäten) waren für 1,675.000 Gulden holl. in Umlauf. Seit 1876 besteht zwischen der „Nederland“ und der „Java“ ein Miethvertrag, auf Grund dessen die Schiffe der „Java“ für Rechnung der „Nederland“ die Reisen nach Java machen. Die Dampfer der „Java“ sind die oben bei Besprechung der „Nederland“ genannten 3 Schiffe: Madura, Soenda und Konigin Emma (siehe pag. 34, Note).

Diese Gesellschaft kommt also für unsere Besprechung nicht weiter in Betracht.

Die *Stoomvart-Maatschappij* „Insulinde“ wurde erst im September 1881 gegründet. Dieselbe hat auch ihren Sitz in Amsterdam; das Actiencapital beträgt 2,400 000 Gulden holl. Der Zweck derselben ist ebenfalls das Zustandebringen und die Unterhaltung einer Dampfschiffahrtsverbindung hauptsächlich, zum Verführen von Gütern zwischen Niederland und Niederländisch-Indien.

Vorläufig unterhält dieselbe regelmässige Fahrten durch den Dampfer „Fellinger“ (1300 Tonnen). Die Linie der „Insulinde“ weicht insoferne von jener der Nederland und des Rotterdam'schen Lloyd ab, als die Insulinde auch Bordeaux anläuft und dadurch ganz gute Geschäfte machen soll. Auf der Tourfahrt hat dieselbe genau die gleichen Conditionen wie die beiden anderen holländischen Gesellschaften. Auf der Rückreise führt die „Insulinde“ meistens Waaren für eigene Rechnung, nimmt aber gelegentlich auch fremdes Gut zur Füllung des Raumes.

Die Rückfrachten der Insulinde sind nach Marktberichten aus Java gewöhnlich um einige Gulden pro Last (2000 *kg*) billiger als die der Nederland.

Die Compagnie des Messageries maritimes hat ihre Central-Administration in Paris, die Direction de l'exploitation in Marseille und eine General-Agentur in Bordeaux.

Die Fahrten derselben gehen von Marseille aus. Dieselbe verfügt über 60 Dampfer mit 120.000 Tonnen Gehalt, darunter 20 grosse Dampfer und 5 erst in Construction. Die „Messageries" fährt nach Indien, Cochinchina, Australien und Neu Caledonien, nach dem atlantischen Ocean, nach den Häfen des Mittelmeeres und des schwarzen Meeres. Die Hauptlinie ist die indische, und diese soll eingehender besprochen werden.

Die indische Linie geht von Marseille via Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon und Hongkong, nach Shanghai, und hat Abzweigungen: *a)* von Colombo via Pondichery und Madras nach Calcutta, *b)* von Singapore nach Batavia und *c)* von Hongkong nach Yokohama.

Nach dem Fahrplane pro 1884 geht alle 14 Tage ein grosser Indien-Dampfer von Marseille nach Shanghai und ebenso ein solcher von Shanghai nach Marseille ab. Es werden also 26 Tour- und 26 Retourfahrten per Jahr gemacht. Die Fahrt von Marseille nach Shanghai dauert 41 bis 42 Tage, nach Singapore nur 28 bis 29 Tage.

Der Dienst auf den Zweiglinien wird durch eigene Stationsschiffe besorgt. Der Anschluss ist ein directer, und zwar in der Weise, dass das Stationsschiff, wenn heute der grosse Dampfer ankommt, am nächstfolgenden Tage sofort mit den überladenen Waaren, Passagieren und der Post abgeht. Die Fahrt von Singapore nach Batavia dauert zwei Tage. Die Güter brauchen daher

von Marseille nach Batavia 31 bis 32 Tage [45]), genau dieselbe Zeit, wie die ab Marseille durch holländische Dampfer verladenen Waaren.

Für die directe Linie nach Indien besteht ein allgemeiner Tarif, der die Waaren in zwei Klassen eintheilt und die Frachtrate ab Marseille pro Cubik-Meter oder 500 *kg* in Francs angibt. Dieser Tarif wird in der Regel nicht publicirt, sondern von den Agenten der Gesellschaft den Exporteuren mitgetheilt und auf Basis desselben abgeschlossen.

Nach einer mir aus Zürich zugegangenen Nachricht sind gegenwärtig die Raten [46]) folgende:

	1. Klasse	2. Klasse
Nach Aden	60	40
„ Colombo	75	50

[45]) Die acht Dampfer, welche auf der indischen Linie die Fahrten machen, haben jeder 3500 Tonnen. Das Stationsschiff für Singapore-Batavia ist die „Emirne“ mit 800 Tonnen.

Es dürfte nicht uninteressant sein, zu erfahren, wie gross die Distanzen in englischen Seemeilen (à 1852 *m*) ab Marseille sind. Die „Messageries“ gibt folgende an:

Nach Neapel	448
„ Port-Said	1548
„ Suez	1635
„ Aden	2943
„ Colombo	5038
„ Singapore	6608
„ Batavia	7158
„ Hongkong	8160
„ Shanghai	9030
„ Yokohama	9750

[46]) Nach dem von Zürich erhaltenen Circulär werden Baumwollwaaren und Wollenwaaren mit Seide gemischt, Wolltücher, gewalkte Stoffe und Seidenwaaren nach der ersten Klasse und Baumwollwaaren, Halbwollwaaren und gemeine Baumwollgarne nach der zweiten Klasse berechnet. Für reine, unvermischte Seidenwaaren, die einen hohen Wert repräsentiren, behält sich die „Messageries“ vor, die Frachtberechnung auch nach dem Werte vorzunehmen. Die Fracht von Zürich nach Marseille beträgt beim indischen Verkehre für obgenannte Artikel, inclusive aller Spesen 6·50 Francs pro 100 *kg*, exclusive Stempel (80 Centimes pro Sendung) und Assecuranzprämie.

	1. Klasse	2. Klasse
Nach Pondichery, Madras und Calcutta.	75	50
„ Singapore, Saigon, Batavia und Hongkong . . .	75	55
„ Shanghai und Yokohama .	90	65

Waaren, bestimmt nach Häfen durch Ueberladung auf fremde Dampfer, zahlen:

	1. Klasse	2. Klasse
nach Penang	100	75
„ Manilla	110	85
„ Samarang, Soerabaya und Padang	100	75
„ Hiogo, Nagasaki, Amoy und Foo-Chow . . .	100	80
„ Chefoo und Tientsin . .	110	90

Hat eine Waare pro Cubik-Meter verladenen Raum ein Gewicht von 500 *kg* und darüber, so gelten obige Frachtsätze pro 500 *kg*.

Für die Fahrten von Indien nach Marseille sind keine Frachtsätze fixirt. Dieselben werden von Fall zu Fall von den Agenten [47]) der Gesellschaft mit den Verfrächtern vereinbart.

Die Frachten müssen vorhinein bezahlt werden. Die Minimalfracht nach von der „Messageries" direct angefahrenen Häfen beträgt 25 Francs, nach anderen Häfen 50 Francs.

Die zu verladenden Güter müssen zwei Tage vor der fixirten Abfahrt des Dampfers in Marseille zur Einschiffung bereit liegen.

Für kleine Coli (unter 20 *kg* oder 60 dm^3) und Muster besteht folgender Tarif u. zw. ohne Unterschied des Bestimmungsortes:

---

[47]) Der Agent der „Messageries" in Batavia ist Mr. William Suermondt, in Singapore Mr. Paul Brasier.

Colis von 1 kg und darunter		2 Francs
„ „ 1 bis 2 kg	oder 3 bis 6 dm^3	4 „
„ „ 2 „ 3 „	„ 6 „ 9 „	6 „
„ „ 3 „ 4 „	„ 9 „ 12 „	8 „
„ „ 4 „ 5 „	„ 12 „ 15 „	10 „
„ „ 5 „ 10 „	„ 15 „ 30 „	15 „
„ „ 10 „ 15 „	„ 30 „ 45 „	20 „
„ „ 15 „ 20 „	„ 45 „ 60 „	25 „

Liegt der Bestimmungsort nicht in der directen Route der Paquetboote der Compagnie, so zahlen dieselben das Doppelte des obigen Tarifes. Die Minimaltaxe ist 10 Francs.

Bombay wird von der „Messageries" nicht berührt. Für die Beförderung von Passagieren und Waaren nach Bombay hat die „Messageries" einen Correspondenzdienst mit der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, und zwar mit der Correspondenz in Egypten.

Der Frachttarif für Waaren von Marseille nach Bombay beträgt: für Waaren 1. Klasse 75 und für Waaren 2. Klasse 50 Francs pro Cubik-Meter oder 500 kg.

Die „Navigazione Generale Italiana" (früher Florio e Rubattino) in Genua hat 89 Dampfer mit 66.999 Register-Tonnen und 21.810 Pferdekräften.[48])

Die Hauptlinien der „Navigazione" sind die indische und die amerikanische. Ausserdem erstreckt dieselbe ihre Handelsoperationen auf ganz Europa, die asiatische Türkei, Egypten, Tripolis und Tunis.

Der Verkehr auf der indischen Linie ist folgender: Am 24. jeden Monats geht ein Dampfer nach

[48]) Nach einer Mittheilung der „Austria", Jännerheft 1884. Derselben Mittheilung entnehme ich, dass in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1882 auf der indischen Linie 453.798 Colli im Gewichte von 260.296 q und im Werte von 23,913.768 Francs befördert wurden und dass von Genua ab in der gleichen Zeit 1604 Colli mit 166.803 kg und im Werte von 64.871 Francs nach Batavia gegangen sind.

Bombay. Ferner geht alle zwei Monate ein Dampfer nach Calcutta. Die Abfahrtszeit des Calcutta-Dampfers wird stets separat bekannt gemacht. Dann geht am 1. Jänner, 1. April, 1. Juli und 1. October von Genua aus ein Dampfer über Ceylon (in Pointe de Galle und Colombo anlegend) nach Singapore, wobei vorläufig die Fahrten am 1. Jänner und 1. Juli direct bis Batavia ausgedehnt werden.

Die Royal Mail Steam Packet Company (auch Queensland Mail-Line genannt) in London sendet alle Monate einen Dampfer von London nach Batavia und von da nach Brisbane und den anderen Queensland-Häfen in Australien.

Diese Gesellschaft hat 29 Dampfer mit 68.000 Tonnen und ist die einzige englische Gesellschaft, welche direct Batavia anfährt.

Von den Dampfschiffahrts-Gesellschaften, welche einen indirecten Verkehr nach Niederländisch-Indien haben, ist zuerst die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (kurz mit P. and O. bezeichnet) zu nennen. Diese Gesellschaft nimmt in Bezug auf die Tonnenzahl unter den grossen Dampferlinien den ersten Rang ein; denn ihre 50 Dampfer haben eine Gesammt-Tragfähigkeit von 170.000 Register-Tonnen.[49])

[49]) Die grossen Dampfer sind folgende:

Rome	5013 Reg.-Tonn.	5000 P. K.
Carthage	5013 „	5000 „
Parramatta	4759 „	4000 „
Ballaarat	4752 „	4000 „
Ganges	4196 „	4000 „
Sutlej	4194 „	4000 „
Shannon	4189 „	4000 „
Clyde	4124 „	4000 „
Thames	4101 „	4000 „
Kaisar-Hind . . .	4023 „	3800 „
Pekin	3900 „	3500 „
	u. s. f.	

Die P. and O. wurde incorporirt durch königl. Urkunde im Jahre 1840. Das Actien-Capital beträgt laut des letzten Rechenschaftsberichtes [50]) 2,900.000 Livres Sterling = 59,450.000 Mark. Der Sitz der Gesellschaft ist in London.

Die Hauptlinie der Gesellschaft geht von London via Gibraltar, Malta, Port-Said, Suez, Aden, Bombay nach Colombo. In Colombo theilt sich die Linie und geht die eine Route via Penang, Singapore und Hongkong nach Shanghai, und die andere Route via Adelaide und Melbourne nach Sidney. Eine zweite Linie geht von Suez via Aden direct nach Colombo, Madras und Calcutta. Ausserdem befährt diese Gesellschaft die Linie Triest-Venedig-Brindisi-Alexandrien und retour.

Der Postdienst zwischen Brindisi und Bombay und zwischen Suez und Shanghai wird auf Grund eines Contractes mit der englischen Regierung, der zwischen Venedig und Brindisi auf Grund eines Contractes mit der italienischen Regierung, und der zwischen Ceylon und Melbourne auf Grund eines Contractes mit der Regierung von Victoria (Australien) besorgt.

Jede Woche geht ein Dampfer der Gesellschaft von London nach Bombay ab. Von Bombay fährt alle 14 Tage ein Dampfer via Singapore nach Shanghai und je einen Tag später ein zweiter Dampfer nach Australien. Der Dienst Venedig-Alexandrien ist ein wöchentlicher. Hierbei steht jede zweite Fahrt mit

[50]) Laut des am 4. December 1883 in London erstatteten Rechenschaftsberichtes hat die Gesellschaft im abgelaufenen Rechnungsjahre einen Nettoüberschuss von 212.000 £ gehabt, und davon 5% Dividende und 2% Bonus an ihre Actionäre gezahlt. Die totalen Einnahmen betrugen £ 2,362.482, darunter £ 1,010.084 für Frachten. Die Reisen der Dampfer kosteten £ 1,105.617, der Transit durch Egypten £ 215.118, die allgemeine Verwaltung £ 143.525. Die Dampfer der Gesellschaft legten 2,226.904 Meilen zurück. (Die Schiffe des österr.-ungar. Lloyd legten 1882 1,686.046 Meilen zurück.)

Triest in Verbindung. Der Retourdienst findet in den gleichen Zeitintervallen wie der Tourdienst statt. Die Fahrt von London nach Singapore dauert 38 Tage.

Nach Niederländisch-Indien findet die Ueberschiffung der Post, der Reisenden und der Güter in Singapore statt, und zwar auf die Schiffe der niederländisch-indischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Der Anschluss der Schiffe der letztgenannten Gesellschaft an den englischen Dampfer soll ein vollständig regelmässiger sein, so dass also Güter von London nach Batavia circa 40 bis 41 Tage brauchen. Ebenso stehen die Dampfer der niederländisch-indischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit dem alle 14 Tage von Singapore nach Europa abgehenden Dampfer der P. and O. in regelmässiger Verbindung.

Die Fracht wird pro 40 Cubikfuss englisch oder pro Ton weight (1016 *kg*) berechnet, je nachdem Leicht- oder Schwergut verfrachtet wird.

Nach einer Mittheilung aus London beträgt gegenwärtig die Rate von London nach Batavia pro 40 Cubikfuss englisch 60 shillings mehr 10% Primage.

Die P. and O. hat mit dem österreichisch-ungarischen Lloyd, mit dem sie früher in beständigem Tarifkrieg sich befand, vor ungefähr zwei Jahren ein Uebereinkommen getroffen, nach welchem beide Gesellschaften auf ihrer Linie Triest-Ostindien die gleichen Conditionen stellen.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichisch-ungarischen Lloyd in Triest wurde im Jahre 1836 concessionirt. Das Gesellschafts-Capital betrug Ende 1882 12,600.000 fl. ö. W. An Prioritäten waren in Umlauf 2,555.000 fl. österr. Gold und 2,970.000 fl. ö. W. Ausserdem hatte die Gesellschaft ultimo 1882 noch eine Restschuld von

670.000 fl. ö. W. an die Staats-Central-Cassa auf einen 3 Millionen betragenden Vorschuss. In der am 9. Mai 1883 stattgefundenen Generalversammlung wurde beschlossen, das Actien-Capital durch Hinausgabe von 12.000 neuen Actien à 525 fl. ö. W. um 6,300.000 fl. ö. W. zu vermehren.

Der „österreichisch-ungarische Lloyd" wird von der Regierung subventionirt, d. h. er bekommt einen Staatsbeitrag für regelmässig bedungene Fahrten. Dieser Staatsbeitrag betrug pro 1882 1,737.022 fl. ö. W.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Triest.

Der Flottenstand war bei Beginn des Jahres 1884: 78 eiserne Schraubendampfer [51]) mit 20.000 nominellen

[51]) Die grossen Dampfer des „Lloyd" sind:
Elektra, Amphytrite und Poseidon (im Baue begriffen).

Titania	450	P. K.	3073	Tonnen
Pandora	400	„	2737	„
Medusa	400	„	2741	„
Perenice	400	„	2649	„
Orion	400	„	2859	„
Vorwärts	400	„	2394	„
Pollnce	400	„	1984	„
Aglaja	400	„	1927	„
Medea	400	„	1851	„
Daphne	400	„	1951	„
Castore	400	„	1859	„
Hungaria	400	„	1982	„
Achille	400	„	1973	„
Ettore	400	„	1970	„
Mars	400	„	1747	„
Aurora	400	„	1824	„
Ceres	400	„	1743	„
Espero	400	„	1830	„
Saturno	400	„	1845	„
Urano	400	„	1830	„
Vesta	400	„	1821	„
Austria	400	„	1709	„
Juno	400	„	1774	„
Jupiter	400	„	1748	„
Minerva	400	„	1755	„
Apollo	400	„	1731	„
Diana	400	„	1732	„

Alle übrigen Dampfer sind kleiner.

Pferdekräften und 70.000 Tonnen Gehalt. Ausserdem hat die Gesellschaft noch 6 eiserne und 2 hölzerne Raddampfer.

Der „österreichisch-ungarische Lloyd“ besorgt den Dienst im adriatischen Meere und in der Levante; ferner den ostindisch-chinesischen Dienst.

Die ostindisch-chinesische Linie des Lloyd geht von Triest via Brindisi, Port-Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang und Singapore nach Hongkong, und vice versa. Auf dieser Linie geht am 1. jeden Monats ein Dampfer von Triest und am 28. jeden Monats (im Jahre 1884) ein Dampfer von Hongkong ab. Die Fahrt von Triest nach Hongkong dauert 51 Tage, nach Singapore 42 Tage. [52])

Ausserdem geht 6mal im Jahre, und zwar am 15. der Monate Jänner, Februar, März, October, November und December ein Dampfer von Triest via Port-Said, Suez, Aden und Colombo nach Calcutta und ebenso 6mal ein Dampfer von Calcutta nach Triest. Fahrzeit 40 Tage.

Diese 18 Fahrten sind die sogenannten vertragsmässigen Fahrten, für welche der „Lloyd“ die Staats-Subvention bezieht.

Die Frachten berechnet der „Lloyd“ entweder pro 40 Cubikfuss englisch (1·1 Cubik-Meter) oder pro

[52]) Laut einer Mittheilung, die in der am 9. Mai 1883 stattgefundenen General-Versammlung gemacht wurde, ist jetzt mit Rücksicht auf den Passagier-Verkehr die Fahrgeschwindigkeit auf der Linie Triest-Hongkong erhöht worden, und zwar fahren nun die Lloydschiffe zwischen Triest-Bombay mit 10 Meilen Geschwindigkeit pro Stunde und zwischen Bombay-Hongkong 9 Meilen. Zur Beurtheilung dieses von der Lloyd-Gesellschaft als besondere Neuerung hervorgehobenen Fortschrittes bemerke ich, dass die holländischen und französischen Dampfer mit circa 14 Meilen Geschwindigkeit pro Stunde fahren und daher von Marseille nach Singapore (Distanz 6608 See-Meilen) nur 28 Tage brauchen, während der österreichisch-ungarische Lloyd von Triest nach Singapore (Distanz 6398 Meilen) 42 Tage fährt, also gerade ein und einhalbmal so lang.

1000 *kg* [53]) in Gulden österr. Gold. Dieselben müssen bei der Aufgabe des Gutes entrichtet werden.

Der Lloyd-Verkehr auf der ostindisch-chinesischen Route ist entweder direct oder combinirt. Einen directen Verkehr hat der Lloyd nach Suez, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta, Penang, Singapore und Hongkong. Beim combinirten Verkehre finden Ueberschiffungen statt: *a)* in Alexandrien oder Port-Said, *b)* in Aden, *c)* in Bombay, *d)* in Colombo, *e)* in Calcutta, *f)* in Singapore und *g)* in Hongkong.

Nach Niederländisch-Indien wird überschifft sub *a)*, also in Alexandrien oder Port-Said, und sub *f)*, also in Singapore. Im ersteren Falle sollten die Güter auf einen Dampfer der „Nederland", im letzteren auf einen Dampfer der niederländisch-indischen Dampfschifffahrtsgesellschaft überschifft werden. Für beide Modalitäten bestehen die gleichen, fixen Frachtsätze für die Tourfahrt ab Triest, und zwar in Gulden [54]) österreichisch Gold

	Leichtgut	Schwergut
nach Batavia	22	33
nach Padang, Samarang oder Soerabaya	25	35
Minimalfracht	10 Gulden.	

[53]) Nach dem Gewichte, also pro 1000 *kg* werden jene Güter verfrachtet, welche pro Cubikfuss englisch verladenen Raum mindestens $12^1/_2$ *kg* (442 *kg* pro Cubikmeter) wiegen. Alle Güter, welche ein geringeres Gewicht haben, geben als Leichtgut *(Light goods)* nach dem Raumtarif.

Bei dieser Gelegenheit sei die Bemerknng gestattet, dass es rationeller wäre, das Leichtgut pro Cubik-Meter zu verladen, nachdem wir in Oesterreich-Ungarn alle Dimensionen im metrischen Masse ausdrücken müssen. Das Gleiche thun die holländischen und die französischen Dampfer. Nur die englischen Dampfer verladen noch pro *Ton of shipping* (40 engl. Cubikfuss); allein sie verfrachten Schwergut pro *Ton weight* (1016 *kg*) und nicht nach der metrischen Tonne, also warum zur Hälfte nach englischer und zur Hälfte nach internationaler Usance?

[54]) 8 Gulden österr. Gold = 20 Francs.

Im combinirten Verkehre sub *a)* kann auf Grund des mit der „Nederland“ abgeschlossenen Vertrages (siehe pag. 37) auch nach allen anderen Häfen Niederländisch-Indiens mit directem Connossament von Triest aus verfrachtet werden, und da dieser combinirte Verkehr sub *a)* mit Ueberschiffung in Alexandrien, laut Kundmachung des Lloyds in Verbindung steht mit dem jeden Freitag von Triest abgehenden Dampfer, so wäre jedenfalls der Schluss gerechtfertigt, dass dieser indirecte Verkehr von Triest nach Niederländisch-Indien ein sehr regelmässiger sein muss und dass daher, wenn man von der Höhe der Frachtsätze absieht, der österreichische Exporteur sich nicht beklagen könne, dass die Verbindung mit Niederländisch-Indien eine ungenügende sei.

Dem ist aber nicht so. Der Vertrag, den der Lloyd mit der Nederland vor circa zwei Jahren geschlossen, besteht nur auf dem Papier und wird vom Lloyd möglichst ignorirt. [55]) Ich hatte bei meiner Anwesenheit in Amsterdam Gelegenheit, mit dem commerciellen Director der Nederland, Mr. Boissevain, zu verkehren und über diesen Lloydvertrag zu sprechen. Derselbe erklärte mir, dass man beim Abschluss dieses Vertrages ein grosses Frachtquantum in Aussicht gestellt habe, während bisher thatsächlich nur wenige

[55]) Da der „Lloyd“ auf Grund dieses Vertrages gezwungen ist, die Güter in Port-Said auf einen Nederland-Dampfer zu überladen, wenn der Absender des Gutes bei der Aufgabe dies ausdrücklich verlangt, so sucht er solche Bedingungen dadurch hintanzuhalten, dass er dem Exporteur eine Refactie gewährt, sobald derselbe das Gut mit Ueberschiffung in Singapore aufgibt.

Trotzdem muss, solange der Lloyd keinen directen Dienst nach Niederländisch-Indien einführt, jedem Exporteur unbedingt gerathen werden, mit der Clausel *„Transshipment at Port-Said“* zu verfrachten, da er nur dann sicher ist, dass seine Waare in möglichst kurzer Zeit in Niederländisch-Indien anlangt. Werden grössere Quantitäten mit dieser Clausel verladen, so dürfte auch die „Nederland“ Refactie gewähren.

4*

Tonnen verfrachtet wurden. Dasselbe wurde mir in Wien bestätigt. Der Lloyd sucht eben alle nach Niederländisch-Indien bestimmten Güter auf seinen Dampfern bis Singapore zu verfrachten und lässt sie erst dort nach Niederländisch-Indien überschiffen. Dabei wird ein doppelter Modus eingehalten: *a)* der Lloyd nimmt die Güter zu einem bestimmten Frachtsatz fix bis Batavia, Samarang oder Soerabaya oder *b)* derselbe fixirt die Fracht nur bis Singapore. Im ersteren Falle liegt es in seinem Interesse, die übernommenen Waaren von Singapore nach Java möglichst billig zu verfrachten. Die Güter bleiben daher oft 2 bis 3 Wochen in Singapore liegen, bis sich dem Lloyd-Agenten eine solche billige Gelegenheit [56]) darbietet, und kommen so verspätet und unbestimmt auf Java an, dass das Geschäft ungeheuer darunter leidet. [57])

Im letzteren Falle hingegen muss sich der Absender des Gutes auf Gnade und Ungnade dem Herrn Agenten in Singapore ausliefern, d. h. er muss für die Ueberschiffung und den Transport des Gutes nach Batavia, Samarang oder Soerabaya eben das bezahlen, was der Agent in Singapore aufrechnet.[58])

---

[56]) Derselbe muss eben die von der Gesellschaft gewährte Refactie (siehe Note 55) wieder hereinbringen.

[57]) Der österreichisch-ungarische Consul in Batavia schreibt in seinem Berichte pro 1881, dass bei directen Importen aus Oesterreich-Ungarn so häufig die Klage laut wird, dass die Waaren so verspätet eintreffen, dass sie in Singapore so lange auf die Weiterspedirung warten müssen. Während Güter von Amsterdam und Rotterdam in 42 bis 43 Tagen in Batavia ankommen, brauchen Güter von Triest sicher in der Regel zwei volle Monate.

Dasselbe bestätigten mir Wiener Speditionshäuser.

[58]) Nach mir gewordenen Mittheilungen soll sich die Fracht von Singapore nach Soerabaya inclusive der Ueberladungsspesen auf 12 Gulden holländisch pro 40 Cubikfuss englisch stellen. Die hiesige Javanische Gesellschaft, welcher der Lloyd ihre Güter nur fix bis Singapore verfrachtet, soll sich daher ernstlich mit dem Gedanken tragen, einen kleineren Dampfer anzukaufen und diesen für ihre Rechnung zwischen Singapore und Soerabaya verkehren zu lassen.

Die gleichen Unzukömmlichkeiten bestehen im Verkehre von Niederländisch-Indien nach Triest. Der österreichisch-ungarische Lloyd hat zwar in Batavia, Samarang und Soerabaya Agenten[59]), allein die österreichischen Kaufleute, welche von Niederländisch-Indien Waaren beziehen, sind in der Regel gezwungen, dieselben für ihre Rechnung nach Singapore schicken und dort auf den Lloyddampfer überladen zu lassen.

Aus diesen Mittheilungen über die Dampfschifffahrts-Gesellschaften, welche nach Niederländisch-Indien einen directen oder indirecten Verkehr unterhalten, ergibt sich, dass eigentlich nur drei europäische Staaten, nämlich Holland, England und Frankreich, eine regelmässige, continuirliche directe Verbindung mit Niederländisch-Indien haben und dadurch in die Lage gesetzt sind, ihre Erzeugnisse nach diesen Handelsplätzen zu exportiren und dagegen die Producte Niederländisch-Indiens einzutauschen.

Dass Holland den Löwenantheil an diesem directen Verkehre hat, ist selbstverständlich, ~~denn es sind ja seine Colonien.~~ Besonders bevorzugt ist aber das südliche Frankreich und indirect die Schweiz; denn von Marseille ab ist der stärkste directe Verkehr nach Niederländisch-Indien, indem nicht nur alle 14 Tage ein Dampfer der „Messageries" abgeht, sondern auch alle holländischen Dampfer Marseille anlaufen.

Auch Italien und als Hinterland wieder die Schweiz, hat von Genua ab den directen Verkehr nach Niederländisch-Indien. Derselbe ist vorläufig wohl noch auf wenige Fahrten im Jahre beschränkt, allein es ist nicht zu zweifeln, dass die Navigazione Generale

[59]) In Batavia ist der Agent Maints & Cie. In Samarang und Soerabaya sind die Agenten der „Nederland" auch die Vertreter des österreichisch-ungarischen Lloyd.



in kürzeren Intervallen ihre Dampfer wird abgehen lassen, wenn der Bedarf sich herausstellt.

Deutschland hat gar keine directe Verbindung mit Niederländisch-Indien. Indirect kann der südliche Theil von Deutschland vorläufig ab Genua verfrachten und die Rheinlande und Westphalen ab Rotterdam oder Amsterdam.

Wie steht es nun aber mit Oesterreich-Ungarn? Vermöge der geographischen Lage ist Triest-Batavia die kürzeste Distanz, da sowohl Marseille-Batavia als auch Genua-Batavia grössere Distanzen haben; allein trotz dieser günstigen Lage ist die Verbindung Triests mit Niederländisch-Indien eine sehr precäre, wie ich früher zeigte; denn auch zugegeben, der österreichisch-ungarische Lloyd würde mit der niederländisch-indischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ein Abkommen dahin treffen, dass die Dampfer derselben unmittelbar an den Lloyddampfer in Singapore anschliessen, so würden Güter von Triest nach Batavia immer noch 44 bis 45 Tage brauchen, während sie ab Marseille in 31 Tagen in Batavia anlangen.

Der Export von Oesterreich nach Niederländisch-Indien via Triest ist trotz der schlechten Verbindung heute schon ein ziemlich nennenswerter. Nach den Publicationen[60]) des „Lloyd“ über seinen Waarenverkehr auf den ostasiatischen Linien im Jahre 1882 wurden in diesem Jahre nach Niederländisch-Indien ausgeführt:

Soerabaya .	569.000	*kg*,	Wert	447.000 fl.
Batavia . . .	53.000	„	„	17.000 „
Djeribon . .	39.000	„	„	25.000 „
Samarang .	25.653	„	„	5.031 „

[60]) Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. XXII. Jahrgang, 25 Dec. 1883.

Padang . . . 6.565 *kg*, Wert 1.635 fl.
Makassar . . . 1.008 „ „ 492 „

Hierbei heisst es, dass namentlich die Zunahme des Exportes nach Soerabaya um mehr als 500.000 *kg* im Werte von mehr als 400.000 fl. sehr erfreulich sei. Warum der Export nach Soerabaya diesen Aufschwung nahm, ist bekannt. Der Lloyd concedirte der österreichisch-javanischen Gesellschaft in Wien einen solch' niedrigen Frachtsatz nach Singapore, dass die Geschäfte dieser Gesellschaft immer grössere Dimensionen annehmen und dass er daher pro 1883 ein noch bedeutend grösseres Frachtenquantum nach Soerabaya wird ausweisen können.

Bei dieser Gelegenheit kann ich jedoch nicht umhin, mein Bedauern auszusprechen, dass eine vom Staate so stark subventionirte Unternehmung, wie der österreichisch-ungarische Lloyd, einigen wenigen Personen ein solches Monopol einränmt. Es ist selbstverständlich, dass man denjenigen Verfrächtern, die jährlich ein bedeutendes Quantum verfrachten, eine Begünstigung gewährt. Ebenso weiss Jedermann, dass die Transportgesellschaften auch bei Einzelsendungen je nach dem mit einem Frachtbriefe aufgegebenen Quantum verschiedene Sätze haben; allein letztere sind public und gewährte Refactien müssen von den subventionirten Eisenbahnen bekanntlich publicirt werden.

Anders der subventionirte Lloyd. Jeder österreichische Exporteur oder Agent, der z. B. mit Umschiffung in Port-Said — heute noch die günstigste Verbindung — verfrachtet, muss nach Soerabaya für Leichtgut pro 40 Cubikfuss englisch 25 Gulden Gold und für Schwergut pro 1000 *kg* 35 Gulden Gold bezahlen. Die Javanische Gesellschaft hingegen zahlt für Leichtgut nach Singapore pro 40 Cubikfuss englisch, statt dem normalmässigen Satz von 19 Gulden Gold circa 6 bis 7 Gulden Gold [61]), geniesst also eine Refactie von circa

[61]) Dieser Satz ergibt sich annähernd aus folgender Calculation. Die Javanische Gesellschaft rechnet, wenn sie Waaren in Consignation übernimmt, an Fracht von Triest nach Soerabaya 60 kr. pro englischen Cubikfuss. Die Fracht von Singapore nach Soerabaya inclusive Umladungsspesen in Singapore betragen (siehe Note 58, pag. 52) pro englischen Cubikfuss 30 Cents holländisch, d. i. 30 Kreuzer österreichisch; es bleibt also für Triest-Singapore pro Cubikfuss

70%. Der Lloyd hat von der Regierung für seine vertragsmässigen 12 Fahrten nach Singapore und 6 Fahrten nach Calcutta eine Subvention von 1,737.022 Gulden ö. W. — eine Summe, die aus dem Säckel der Steuerträger bezahlt wird. Wie kommen nun die einzelnen Steuerträger dazu, dafür zu sorgen, dass auf ihre Kosten einigen wenigen ihrer Mitbürger ein solches Monopol eingeräumt wird? Dasselbe liesse sich vielleicht noch theilweise rechtfertigen, wenn dadurch irgend eine specifisch österreichische Industrie exportfähig gemacht würde; allein dem ist nicht so. Die Javanische Gesellschaft ist nicht Producent; sie kauft dort, wo es für sie am besten rentirt; sie exportirt im grossen Ganzen dieselben Artikel, die auch einzelne Exporteure bereits in grösseren Mengen trotz des hohen Frachtsatzes nach Niederländisch-Indien mit Nutzen exportiren, wie z. B. Ceresin, Mehl, Lampen, Papier, Zündhölzchen u. a.

Das Monopol dieser kleinen Gesellschaft ist daher in gar keiner Weise gerechtfertigt; denn der dadurch erzielte hohe Nutzen kommt nicht der österreichichen Industrie, sondern nur einigen Capitalisten, die zusammengetreten sind diese Commanditgesellschaft zu bilden, ausschliesslich zu Gute.

Kann der Lloyd zu diesem niedrigen Satze solche Mengen verfrachten, dann räume er jedem, der ein solches Quantum zu verfrachten sich verpflichtet, diese Begünstigung ein — wenn nicht, dann hat auch die Javanische Gesellschaft kein Recht, es zu fordern. Nach meiner Kenntnis der Verhältnisse, ist ein solcher Frachtsatz nicht möglich[1], so lange der Export nicht geradezu riesige Dimensionen annimmt.

Auch der Export von Niederländisch-Indien nach Oesterreich via Triest ist in erfreulicher Zunahme begriffen. Der österreichisch-ungarische Consul in Batavia sagt in seinem Berichte pro 1882, dass der Export nach Oesterreich sich in erfreulicher Weise gehoben habe und dass namentlich die Zoll-Differenz in Triest einen günstigen Einfluss ausübe. Pfeffer von Sumatra

---

30 Kreuzer Papier = 25 Kreuzer Gold oder 10 Gulden österreichisch Gold pro 40 Cubikfuss englisch. Da nun nicht angenommen werden kann, dass die Javanische Gesellschaft Kaufleuten, von welchen dieselbe Consignations-Waaren übernimmt, die aussergewöhnliche Begünstigung, welche ihr der Lloyd gewährt, zur Verfügung stellt, so dürfte der oben angegebene Satz von 6 bis 7 Gulden Gold pro Raumtonne der Wahrheit so ziemlich nahe kommen.

gehe stark nach Triest und auch die Ausfuhr von Häuten nach Triest sei in der Zunahme begriffen.

Das Gleiche lässt sich aus dem Waarenverkehr des österreichisch-ungarischen Lloyd pro 1882 constatiren. Die aus Niederländisch-Indien kommenden Waaren sind in diesem Ausweise unter der Provenienz „Singapore" enthalten und da lesen wir, dass von dort eingeführt wurden: 1179·5 Tonnen Pfeffer, 635 Tonnen Kaffee, 290 Tonnen Gambier, 167 Tonnen Häute u. A.

Im Jahre 1883 sind nach privaten Mittheilungen die Einfuhren noch grösser gewesen.

Der deutsche Consul in Makassar auf Celébes schreibt mir am 17. November 1883 (erhalten am 28. Jänner 1884): „Der Haupt-Ausfuhrartikel ist Kaffee. Die Makassar-Sorten eignen sich sehr für Oesterreich. Triest macht häufig directe Bezüge. Die Verschiffung findet dann meistens per Steamer via Singapore statt. Im Laufe dieses Jahres (1883) sind bereits, soweit dies in Erfahrung zu bringen war, circa 5000 Pikuls (= 3085 *q*) Kaffee, meistens Bonthain, auf diesem Wege nach Triest zur Verschiffung gelangt".[62])

Es unterliegt daher gar keinem Zweifel, dass

[62]) Aus einem diesem Briefe beigelegenen Market-Report entnehme ich, dass die Ausfuhr von Makassar in den wichtigsten Producten folgende war:

Kaffee:			Stuhlrohr (Rottang):		
1877	120.256	Pikuls	1877	11.066	Pikuls
1878	92.060	„	1878	6.864	„
1879	133.160	„	1879	4.215	„
1880	114.374	„	1880	3.168	„
1881	99.995	„	1881	9.909	„
1882	118.083	„	1882	20.502	„
Kopal-Gummi:			**Muscatnüsse:**		
1877	30.020	Pikuls	1877	5.419	Pikuls
1878	32.710	„	1878	1.835	„
1879	21.817	„	1879	4.165	„
1880	30.671	„	1880	3.717	„
1881	41.217	„	1881	3.561	„
1882	46.234	„	1882	2.776	„

der Export nach Niederländisch-Indien und ebenso der Import von Niederländisch-Indien einer bedeutenden Steigerung fähig wäre, wenn alle Factoren, getreu dem Wahlspruche unseres Monarchen „Viribus unitis" vorgehen würden. Mit Recht sagt der österreichisch-ungarische Consul in Batavia in seinem bereits wiederholt erwähnten Berichte pro 1882:

„Triest ist der Markt, der vermöge seiner geographischen Lage berufen ist, im Verkehre mit dem indischen Archipel eine erste Rolle zu spielen und bloss vom Zusammenwirken der hohen Regierung, der österreichischen Handelswelt und der österreichischen Dampfschiffahrts- und Eisenbahngesellschaften hängt es ab, demselben jenen Platz im Weltverkehre zu erringen, welchen dasselbe bereits seit Langem einnehmen sollte."

Die Regierung und das Reich haben Triest den grossen, neuen Hafen gebaut, und weitere Massnahmen, wie die Errichtung von grossen Entrepôts u. A. stehen bevor. Die erniedrigten Zölle, welche den Artikeln: Kaffee, Thee, Cacao, Piment, Ingwer, Zimmt, Muscatnüsse mit und ohne Schalen und Vanille bei der Einfuhr via Triest zugute kommen, haben bereits angefangen ihre Wirkung zu thun, u. zw. nicht nur dadurch, dass sich thatsächlich die Einfuhr dieser Artikel via Triest seit Einführung dieser Differentialzölle wesentlich gehoben hat [63]), sondern auch in einer anderen

[63]) Die in der „Austria" publicirten Ausweise über die Waareneinfuhr zeigen deutlich, dass in mehreren Artikeln, für welche Differentialzölle bestehen, die Einfuhr zur See bedeutend grösser als die zu Land ist.

So wurden in der Periode Jänner bis incl. November 1883 eingeführt in metrischen Centnern:

	zu Land	zur See
Kaffee	86.528	223.819
Piment	413	2.696
Ingwer	498	773
Zimmt	371	4.155

Richtung, welche nicht verfehlen dürfte, auf die Entwicklung des Triester Handels vielleicht einen massgebenden Einfluss zu nehmen.

Die grossen Kaffee-Häuser in Mannheim, Mainz und Hamburg[64]), welche früher „zu Land" ihre Kaffees nach Oesterreich schickten, etabliren in Triest Filialen und dirigiren die auf den überseeischen Plätzen gekauften Kaffees direct nach Triest. Tagtäglich wächst die Zahl der Filialen deutscher Häuser in Triest, sagte mir dieser Tage ein hiesiger Kaffee-Agent, der den Triester Platz genau kennt.

Ein hervorragender österreichischer Statistiker und Nationalökonom besprach in seiner Schrift über „Oesterreichs maritime Entwicklung und die Hebung von Triest" auch den commerciellen Geist Triests und kam in Uebereinstimmung mit Revoltella u. A. zu dem Urtheile, dass die Triester Kaufmannschaft nicht von jenem Handelsgeiste getragen sei, den der alles umspannende Welthandel benöthige. Ich muss diesen geistreichen Ausführungen unbedingt zustimmen, denn ich hatte ebenfalls Gelegenheit, aus persönlicher Anschauung die Unterschiede zwischen Triest einerseits und Stettin, Hamburg Bremen, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen andererseits kennen zu lernen. Nun, vielleicht ist durch diese Einwanderung „deutscher Rührigkeit" der Impuls zu lebhafterer Thätigkeit gegeben; vielleicht ist gerade

[64]) Als ich bei meiner zweiten Reise nach Holland (August 1883) über Mannheim ging, um die dortigen, neuen Hafenanlagen zu besichtigen, sagte mir Handelskammer-Secretär Dr. Langdorf direct: „Die Mainzer Häuser genirt der Differentialzoll via Triest nicht; dieselben errichten einfach Filialen in Triest."

Ich habe oben (pag. 11) eine Stelle über Hamburgs Handel im Jahre 1883 citirt, wo es heisst, dass in Folge des Differentialzolles das Geschäft in Ceylon-Kaffee nach Oesterreich-Ungarn gänzlich verloren gegangen sei. Die Folge davon ist, dass auch bereits die Hamburger Häuser nach Triest gehen.

dies jenes Ferment, welches geeignet ist, Triest successive zu einem Handelsplatze von der Bedeutung Hamburgs emporzuheben; vielleicht kommt dadurch auch wieder die deutsche Sprache im Handel und Verkehr Triests mehr zu Ehren; vielleicht finden es dann die deutschen Kaufleute in Triest wieder an der Zeit, Triest, unseren einzigen Seehafen, als einen deutsch-österreichischen zu betrachten.

Die österreichische Handelswelt, speciell Wiener Kaufleute haben bereits bewiesen, dass sich trotz der ungünstigen Frachtverhältnisse zwischen Oesterreich und Niederländisch-Indien ein Ex- und Import anbahnen lasse. Die österreichische Industrie hat in einer Reihe von Artikeln gezeigt, dass sie nach Niederländisch-Indien exportfähig ist.

Die österreichischen Eisenbahnen haben namentlich in neuester Zeit gezeigt, dass sie bereit sind, alles zu thun, den Export via Triest zu unterstützen.[65]) So tritt mit 15. Feb. d. ein Nachtrag in Wirksamkeit (Süd-Nordösterreichisch-ungarischer Eisenbahnverband), mittelst welchen die Frachten für Zucker und Glas ab

[65]) Was richtiges commercielles Verständnis leisten kann, davon hat die Südbahn in der jüngsten Zeit ein glänzendes Zeugnis abgelegt. Mit 1. Februar 1884 ist ein Uebernahme-Tarif für den directen Güter-Verkehr von Wien und vorgelegenen Stationen nach New-York, London, Leith und New-Castle on Tyne via Triest und vice versa in's Leben getreten, abgeschlossen zwischen der österreichischen Südbahn-Gesellschaft und The International-Line Ward und Holzapfel, welcher für 86 Positionen die Tarifsätze enthält und zw.: *a)* für Einzelsendungen in jedem Gewichte, *b)* bei Sendungen von mindestens 5000 *kg* pro Frachtbrief oder Connossament und dann *c)* für Sendungen von mindestens 10.000 *kg*.

Nach diesem Tarife zahlt z. B. Kaffee von London nach Wien pro 1000 *kg* 44$^1/_3$ shillings, also pro 100 *kg* 2·68 Gulden ö. W., wenn London in Wien 121·10 notirt. Mehl zahlt von Wien nach London 41·5 shillings, also pro 100 *kg* 2·51 Gulden ö. W. u. dgl. Die Sätze dieses Tarifes finden im Rückvergütungswege auch für Sendungen im gebrochenen Verkehre statt. Reexpeditionsfrist in Triest 6 Monate.

den böhmischen Stationen nach Triest und Fiume bedeutend ermässigt werden.

Es zahlt dann z. B. Zucker, roh und raffinirt, von Prag nach Triest 2·04 fl. pro 100 *kg* und mindestens 5000 *kg* Aufgabe; Zucker, roh, bei 10.000 *kg* Aufgabe, 1·52 fl.; Glas von Haida nach Triest 1·786 fl. pro 100 *kg* bei 5000 *kg* Aufgabe.

Nur der österreichisch-ungarische Lloyd hat bisher sich nicht auf die Höhe der Situation gestellt. Wie ich früher des Ausführlichen bezüglich des Verkehres nach Niederländisch-Indien zeigte, entspricht derselbe der Stellung Triests im Welthandel und den Anforderungen der österreichischen Handelswelt nicht. Die Verbindung ist zu unsicher, die Fahrt nach Singapore dauert zu lange, die Frachtraten sind im Allgemeinen zu hoch.

Wiederholt wurde schon die Frage aufgeworfen, warum die Regierung nicht einer Concurrenz-Gesellschaft die Concession ertheile. Ich würde dieses nur dann für die richtige Lösung halten, wenn die Regierung an die Concession eine Reihe von Bedingungen knüpft. Mit der Schaffung der blossen Concurrenz ist nichts gethan. Die P. and O. und der österreichisch-ungarische Lloyd machten sich bekanntlich auf der ganzen indischen Linie die heftigste Concurrenz. Das Facit war, dass sie sich vor circa zwei Jahren cartellirten und nun beide zu denselben, gleich hohen Frachtraten fahren. Für Verschiffer und Empfänger resultirte daher aus dieser Concurrenz nur ein Nachtheil. Ein ähnliches Beispiel bietet uns der Verkehr auf der Elbe. Zuerst Krieg zwischen der „Kette" und der österreichischen Nordwest-Dampfschiffahrtsgesellschaft — und dann Cartell, so dass die böhmischen Zuckerfabrikanten und Exporteure bereits allen Ernstes die Frage studiren, ob sie sich nicht eine eigene Dampfschiffahrtsgesellschaft errichten sollen.

Der österreichisch-ungarische Lloyd ist eine vom Staate subventionirte Gesellschaft. Es liegt daher vollständig in der Hand der Regierung, auf den Lloyd jenen Einfluss auszuüben, welchen das Interesse der österreichischen Handelswelt verlangt. Welche massgebende Rolle beim Lloyd die Staatssubvention spielt, zeigt die letzte Bilanz. Dieselbe weist einen Gewinn von 2,379.103·74 Gulden aus. Da die Subvention 1,737.022 Gulden betrug, so hat der Lloyd selbst nur 642.081·74 Gulden verdient, d. i. 27% des ausgewiesenen Gewinnes. Von diesem Gewinne pro 2,379.103·74 Gulden verwendete der Lloyd — sage 1,181.400 Gulden für Abschreibung vom Werte der Dampfer [66]) und 960.000 Gulden, d. i. 40 Gulden pro Actie oder 7·6% als Dividende. Der Lloyd würde also ohne Staatsbeitrag kaum die Hälfte der „statutenmässigen" Wertabschreibung haben vornehmen, viel weniger auch noch Actienzinsen zahlen können. Es ist nicht der Zweck dieser Studie, die vorliegende Bilanz noch weiter zu kritisiren, obwohl dieselbe noch viele interessante Punkte enthält. Die wenigen, angezogenen Zahlen sollen nur zeigen, dass die Dividenden der Lloyd-Actionäre nicht von der Gesellschaft verdient, sondern vom Reiche bezahlt werden.

Unter solchen Umständen darf wohl die österreichische Handelswelt verlangen, dass der Lloyd ebenfalls alle Anstrengungen mache, u. zw. auch in seinem eigenen Interesse, den Ex- und Import Oesterreich-Ungarns zu heben. Der Ex- und Import nach und von Niederländisch-Indien kann sich jedoch nur heben, wenn

[66]) Laut Beilage zum Rechenschaftsberichte beträgt der erste Kostenpreis der 78 Dampfer 30,261.150 Gulden. Am 1. Jänner 1883 sind dieselben nur mehr mit 13,525.100 Gulden bewertet. Wie aus dieser Beilage weiter sich ergibt, schreibt der Lloyd alljährlich 5% von dem ursprünglichen Kostenpreis jedes Dampfers ab.

Triest eine regelmässige, directe Verbindung mit Niederländisch-Indien bekommt; diese aber möglichst bald herzustellen, ist Pflicht des Lloyd. Diese directe Verbindung kann vom Lloyd ohne besonderes Opfer hergestellt werden; er braucht keine neue Linie zu eröffnen, sondern mache es so wie die „Messageries". Der Lloyd hat unter seinen 78 Dampfern nicht weniger als 15 kleinere Dampfer mit 4- bis 500 Tonnengehalt, die alle in der Bilanz nur mehr mit einem Werte von 8000 oder 10.000 Gulden figuriren; er lege also einen von diesen als Stationsschiff nach Singapore und lasse ihn die regelmässigen, an den grossen Dampfer in Singapore unmittelbar anschliessenden Fahrten im Archipel machen. Dieses Stationsschiff könnte dann, da der grosse Dampfer von Singapore nach Hongkong und retour sammt dem Aufenthalte in Hongkong circa 20 Tage braucht, während dieser Zeit nicht nur die Tour nach Batavia, Samarang und Soerabaya machen, sondern eventuell auch noch Padang auf Sumatra und Makassar auf Celébes anlaufen, und doch wieder rechtzeitig in Singapore für die Rückfracht eintreffen. Bei dem regen Verkehr im Archipel und bei der Wichtigkeit der eben genannten Handelsplätze unterliegt es gar keinem Zweifel, dass sich diese Zweiglinie rentiren würde, da, falls das Stationsschiff nicht volle Ladung für den Lloyd bekäme, es ja auch andere Frachten mit aufnehmen könnte. Durch eine auf diese Weise hergestellte directe Verbindung mit Niederländisch-Indien würde aber namentlich der Export sich bedeutend heben und der Lloyd würde dann auch für seine Tour-Fahrten nach Indien volle Ladung bekommen, was er jetzt nach seiner eigenen Aussage nicht hat.

Hand in Hand mit der Eröffnung dieser Zweiglinie müsste aber der Lloyd auch anfangen, seine

grossen Dampfer mit derselben Geschwindigkeit gehen zu lassen wie die Holländer, Franzosen und Engländer, damit die Güter von Triest nach Singapore nicht 42 Tage, sondern nur 28 Tage, die gleiche Zeit wie von Marseille nach Singapore brauchen.

Und drittens endlich müsste der Lloyd seine Frachtsätze nicht ad libitum, namentlich wie bei den Retourfahrten, stellen, sondern sowie es jetzt die „International Line“ gethan, die Raten je nach dem mit einem Connossament verschifften Quantum fixiren, damit der Ex- und Importeur schon vorhinein calculiren kann, wie hoch ihm der Transport zu stehen kommt. Das System der variablen Refactien müsste unbedingt entfallen.

Wenn der Lloyd diese drei Punkte aus eigener Initiative durchführt, dann zeigt er, dass er auf der Höhe seiner Mission steht; dann werden auch die legislativen Körperschaften des Reiches sich eher bereit finden lassen, die Subventionsfrage zu regeln, wenn es sich um die neu zu eröffnenden, amerikanischen Linien des Lloyd handelt.

Sollte aber der Lloyd trotz der nachgewiesenen Unzukömmlichkeiten sich nicht bewogen finden, hier Abhilfe zu treffen, dann hoffe ich, dürfte diese Studie einer hohen Regierung Materiale genug bieten, um jene Massregeln ergreifen zu können, welche sie im Interesse des österreichischen Handels unbedingt ergreifen muss.

Ein directer, regelmässiger Verkehr nach Niederländisch-Indien würde nicht nur die Ein- und Ausfuhr via Triest wesentlich steigern, sondern es wäre auch noch die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, einen Theil des deutschen Handels über Triest zu ziehen.

Möge die Erfüllung dieses Wunsches nicht in zu weiter Ferne liegen.

Anhang.

Die Exportartikel Niederländisch-Indiens.

Von

Dr. Hermann Braun,
Docent für Waarenkunde an der Wiener Handels-Akademie.

Den Anstoss zur nachstehenden kleinen Arbeit gab die im Sommer 1883 zu Amsterdam stattgefundene „Colonial- und Export-Ausstellung", zu deren Besuche ich vom hohen k. k. Handels-Ministerium als Special-Berichterstatter delegirt worden war. Ich will mich hier nicht über die Art und Weise aussprechen, wie man in Wirklichkeit das verlockende Programm dieser Exposition hat zur That werden lassen: ich verweise auf die Kritik, welche der General-Berichterstatter Regierungsrath Dr. Sonndorfer in seinem officiellen, an das österreichische Handels-Ministerium erstatteten Berichte über diese Ausstellung gegeben hat, und der ich mich vollinhaltlich anschliesse. Voller Erwartungen war ich nach Amsterdam gereist — enttäuscht kehrte ich zurück. War demnach in der Colonial-Ausstellung, die mich zunächst interessiren musste, nicht viel zu holen, so fand ich doch vielfach Gelegenheit, ausserhalb der Ausstellung Notizen für meine Zwecke zu sammeln. Importeure in Amsterdam und Rotterdam, der Besuch der Entrepôts und verschiedener Sammlungen in Holland und Belgien boten mir manche lehrreiche Auskünfte. Ueberdies machte mich die Reise mit manchen Er-

scheinungen der Literatur bekannt, die mir sonst wohl fremd geblieben wären, wie z. B. der Catalogue du musée commercial à Bruxelles und manches Andere. Ausserdem benützte ich zu nachstehender Studie über die wichtigsten Export-Artikel Niederländisch-Indiens das ausgezeichnete Werk van Gorkum's: „De Ost-Indische Cultures", das deutsche Handels-Archiv, österreichisch-ungarische Consulatsberichte und einige Broschüren speciellen Inhaltes.

Was die Anordnung und Behandlung des Stoffes anbetrifft, so muss ich noch einige Worte vorausschicken. Die Arbeit macht keinen Anspruch auf wissenschaftlichen Wert, obwohl auch der Theoretiker Manches darin finden wird, was ihm noch fremd war; sie ist in erster Linie für commercielle Kreise bestimmt und hebt deshalb mehr das Praktische hervor. Ebenso ist die Anordnung in der Weise getroffen, dass in der Reihenfolge wohl die Gruppen: Nahrungs- und Genussmittel, Gewürze etc. wie gewöhnlich begrenzt sind, doch rangiren die einzelnen Glieder in den betreffenden Gruppen nach ihrer Wichtigkeit als Export-Artikel Niederländisch-Indiens, respective Import-Artikel Oesterreichs.

Kaffee.

Zur Zeit, als der deutsche Reisende Leonhard Rauwolf Europa zum ersten Male mit diesem Samen bekannt machte (1573), besass Java die Stammpflanze noch nicht.[1]) Mehr denn hundert Jahre später (1696) wurden die ersten Kaffeebäumchen von Malabar aus

[1]) Nach N. P. van den Berg (Tijdschrift vor Landbows en Nijverheid van N. Indie, Jahrg. 1879) soll der Kaffee schon vor Ankunft der Europäer auf Java bekannt gewesen sein.

nach dieser Insel übersiedelt, doch war es ihnen nicht beschieden, die Stammeltern der daselbst heute so blühenden Kaffeecultur zu werden; drei Jahre später wurden sie das Opfer einer Springfluth. Doch schon im nächsten Jahre brachte der nachmalige Gouverneur von Java — Hendrik Zwaardekron — neuen Ersatz aus Malabar mit und wurde so der Begründer der Kaffee-Production auf Java. 1706 konnten bereits die ersten Proben von Java-Kaffee der ostindischen Compagnie in Amsterdam zur Prüfung vorgelegt werden, und merkwürdiger Weise geschah dies in der Form, auf welche man heute wieder zurückzugreifen gedenkt. (s. pag. 74.) Der niederländische Handel mit Java-Kaffee nahm 1711 seinen Anfang mit dem bescheidenen Quantum von 894 Pfunden.

Weitaus die grösste Menge unseres Kaffees stammt von der ursprünglich in Kaffa und Enarea einheimischen, jetzt durch alle tropischen Länder verbreiteten *Coffea arabica L.* Seit einer kurzen Reihe von Jahren hat man indessen auch *Coffea liberica* anzubauen begonnen. Diese, angeblich in der Negerrepublik Liberia auf der Westküste von Afrika einheimisch, zeichnet sich durch grössere und kräftigere Samen gegenüber allen anderen Sorten aus. Dabei ist die Pflanze leicht zu cultiviren, widerstandsfähiger und von höherem Erträgnisse — Gründe genug, um sie auch in anderen Ländern einzuführen.[2])

Nahe verwandt, wenn nicht identisch mit dem Liberia-Kaffee ist der sogenannte „Cape Coast-Kaffee". Für den grossen Markt haben diese Kaffee-Sorten heute noch keine Bedeutung.

[2]) Bald nach dem Bekanntwerden des Liberia-Kaffees hat Brasilien (1878) grosse Mengen von Samen und zwei Schiffe mit jungen Pflanzen kommen lassen. Ebenso überführte die englische Regierung Saatgut und Pflanzen nach ihren verschiedenen Colonien.

Eine andere afrikanische Kaffee-Sorte ist der Leroy-Kaffee, der, von der Sierra-Leone stammend, vielfach auf Mauritius und neuerdings auch auf Java in den Regierungsplantagen sowohl als auch von Seite der Grundbesitzer gebaut wird. Die Stammpflanze desselben hat man als *Coffea laurina* unterschieden. Ihre Samen sind lang und spitz, deshalb leicht zu erkennen; ihr Aroma ist fein, der Geschmack bitter.

Als letzte Art mag noch erwähnt sein die von Mauritius stammende *Coffea mauritiana*, welche besonders auf Ternate angebaut wird. Die kleinen, spitzen Samen finden zu guten Preisen Käufer auf dem deutschen Markte.

Von Culturformen oder Varietäten werden hin und wieder cultivirt: der kleinsamige Aden-Kaffee, der feinschmeckende Mocca-Kaffee etc., der einsamige Menado, der sogenannte „Manetjes-Kaffee“ (Perl-Kaffee) [3]), der vielsamige Solo-Kaffee etc.

Die Production des Kaffees in Niederländisch-Indien und der Export desselben sind bereits in der voranstehenden Abhandlung von Regierungsrath Dr. Sonndorfer eingehend besprochen worden; ich gebe daher nur noch einige Details.

Sumatra [4]) producirt meist Kaffee-Sorten mittlerer Qualität. Atjeh und Benkoelen besitzen fast keine Kaffee-Cultur. Auch die Lampong'schen Districte räumen ihren Boden mit Vorliebe der Pfeffer-Cultur ein. Die Kaffee-Production (früher einige tausend Pikuls) ist stark

[3]) Die stark gerundeten Samen des „Perl-Kaffees“ lassen sich aus allen Natural-Sorten auslesen. Sie entstehen in den Kaffee-Früchten, in welchen der eine Same fehlschlägt; der andere entwickelt sich dann mehr walzenrund. Die hier erwähnte Spielart bringt nun fast nur einsamige Früchte zur Entwicklung.

[4]) Hier werden auch allgemein die Kaffee-Blätter zu einem theeartigen Getränke benützt.

im Abnehmen. Das schlecht bereitete Product wird meist von Unterhändlern aufgekauft (p. Pikul 24—38 fl.) und nach Batavia verschifft. Besser steht es um die Kaffee-Cultur in Palembang. Die Bevölkerung wirft sich immer mehr auf diesen Zweig der Landwirthschaft und erzielt meist gute Mittelsorten. Unterhändler zahlen im Innern des Landes 30 bis 34 fl. pro Pikul, in den Hafenplätzen notiren diese Sorten circa 10 fl. höher. Die Hauptausfuhr richtet sich nach Batavia und Singapore.

Menado auf Celébes zeigte in der letzten Zeit einen wesentlichen Rückgang. Die Bevölkerung erwies sich zu dieser Cultur wenig geneigt, doch hofft die Regierung es bald wieder auf den früheren Jahresbetrag von 20—25.000 Pikuls zu bringen. Makassar ist heute ein Centralpunkt für den Kaffee-Handel. Hier fliessen die Ernten vom südlichen Celébes, von allen östlich gelegenen Inseln des ostindischen Archipels und endlich die aus den Süd-, Nord- und Ostdistricten zusammen; nur ein kleiner Theil aus letzteren Districten geht auf einheimischen Fahrzeugen nach Singapore. Die Qualität des gewonnenen Kaffees ist meist gut und kommt trotz der primitiven Gewinnungsweise den besseren Java-Sorten gleich. Makassar bringt durchschnittlich 120.000 Pikuls zur Ausfuhr. Auf den übrigen Inseln, z. B. auf Timor, Banka etc., ist die Kaffee-Production bedeutungslos. Nur Bali producirt circa 4000 Pikuls eines Kaffees von geringerer Qualität und liefert vorzugsweise nach Singapore (!), den Rest nach Makassar und Soerabaya.

Die verschiedenen Qualitäten der Handels-Waare hängen bei dem Kaffee wie bei den meisten Cultur-Producten nicht allein von der botanischen Art der Stammpflanze und den natürlichen Verhältnissen ihres Wachsthumes ab, sondern werden durch die Methode

des Anbaues, die Sorgfalt des Einsammelns, gute Sortirung, Verpackung etc. oft sehr wesentlich bestimmt. Hierauf scheint man denn auf Java auch ganz besonders zu sehen und sucht daselbst gewohnte Methoden durch bessere zu ersetzen, sobald man von deren Zweckmässigkeit überzeugt ist.

Bekanntlich blüht der Kaffeebaum während des Jahres zweimal und man findet an einem und demselben Exemplar zumeist neben den Blüthen unreife und reife Früchte. In Folge dessen muss auch mehrmals geerntet werden, und man unterscheidet gewöhnlich eine Vor-, Haupt- und Nachernte. Bei diesen Ernten sammelt man nur die vollständig reifen Früchte; minder reife oder gar unreife liefern ein Product von geringer Qualität. Lässt man dagegen die Früchte überreif werden, so fallen sie von selbst ab, entziehen sich in dem üppigen Gestrüppe des Bodens dem Einsammeln, oder, wo der Boden rein gehalten ist, beginnen sie sehr bald zu keimen, und solche im Keimen begriffene Kaffeesamen sind nicht allein von geringem Werte, sondern können mit eingesammelt die gute Qualität einer grösseren Kaffeemenge schädigen. Deshalb liefern kleinere, unter sorgfältiger Aufsicht gehaltene Kaffee-Plantagen im Allgemeinen ein besseres Product bei grösserem Erträgnisse.

Aus den möglichst gleich reifen Früchten scheidet man durch das sogenannte trockene Verfahren die Samen in der Weise ab, dass man die frischen, fleischigen Früchtchen, auf Haufen geschichtet, ein paar Tage hindurch einer Art Gährung überlässt und dann zunächst trocknet. Die so behandelten Kaffeefrüchte bezeichnet man auf Java als „*glandongan*“. Als Merkmal der genügenden Trocknung gilt das „Scheppern“ der Samen, wenn man eine Anzahl *glandongan's* in der Hand

schüttelt. Durch Stampfen oder unter Walzen werden nun die Frucht- und Samenschalen zerdrückt und endlich die Samen von diesen Bruchstücken abgesiebt.

In neuerer Zeit hat man auf Java diese gewohnte Methode theilweise durch Einführung des in Westindien üblichen Verfahrens (procédé Démérary) zu ersetzen begonnen. Zwar soll letzteres an Gewicht eine geringere Ausbeute liefern, aber das Product ist von feinerer Qualität und höherem Verkaufspreis.

Das westindische Verfahren, das man als „nasse" Methode unterschieden hat, besteht im Grossen und Ganzen darin, dass man die eingesammelten Beeren von dem Fruchtfleische möglichst befreit, die in ihrer Samenhülle befindlichen Samen auf Haufen geschichtet gähren lässt, damit sich der Same selbst von der pergamentartigen Hülle trennt, dann in fliessendem Wasser die schlüpfrigen Ueberreste des Fruchtfleisches vollständig entfernt. Nach scharfem Trocknen wird durch Stampfen oder Walzen die spröde Samenschale zertrümmert und von den Samen abgesiebt. Je schneller und vollständiger die Befreiung des Samens von den Fleischüberresten durchgeführt wird, desto besser für den gewonnenen Kaffee. Dabei erzielt man durch l a n g s a m e s Trocknen der Samen in ihren pergamentartigen Samenschalen eine gesättigt blaugrüne Farbe, welche auf dem Markte gerne gesehen ist und wie sie die brasilianischen Kaffees zum Theil so kräftig zeigen. Leider hat man alsbald bei dem nach dem westindischen Verfahren gewonnenen Java-Kaffee dieselbe Beobachtung gemacht, wie sie bei den brasilianischen Sorten bekannt ist: er verliert leicht seine gute Färbung. Um diesem Uebelstande zu steuern, haben in den letzten Jahren die Regierung wie auch Private (zuerst L. J o n k e r in Amsterdam) mit günstigem Er-

folge versucht, die Samen in ihrer Samenschale (*gabah* auf Java, *café en parchemin* in Frankreich genannt) zu importiren und erst in Europa die endgiltige Schälung durchzuführen. In der Form von *gabah* übersteht der Kaffee den Seetransport weit besser, Farbe und Qualität sichern ihm einen höheren Verkaufspreis und decken reichlich die Kosten der vermehrten Fracht- und Schälungs-Spesen. Von Seite der Techniker sind inzwischen verschiedene Maschinen zum Schälen dieses Kaffees construirt worden und an manchen Orten (z. B. Rotterdam) sind jetzt derartige „Kaffee-Peller“ in Betrieb.[5])

Der Java-Kaffee wird meist in seiner Heimat nach Farbe und Grösse (grossbohniger und kleinbohniger Kaffee) sortirt, die runden Samen werden ausgelesen und für sich als „Perl“-Kaffee (Manetjes-Kaffee der Holländer) in den Handel gebracht. Die Verpackung geschicht in Jutesäcken (Ballen) im Gewichte von 1 Pikul.

Oesterreichische Kaufleute, die einen directen Bezug von Java-Kaffee versuchen wollen, möchte ich hier noch auf zwei Punkte aufmerksam machen. Der eine ist bekannt, er betrifft die Verladung. Jedermann weiss, wie Kaffee fremde Gerüche leicht aufnimmt und hartnäckig festhält. Kuh- und Büffelhäute, Rohzucker (der allerdings für unseren Import nicht in Betracht kommt) und ähnliche Waaren, welche einen Geruch entwickeln, müssen von Kaffee sorgfältig separirt bleiben. Der zweite Punkt betrifft die Menge des zu importirenden Kaffees. Ich würde vorschlagen, die Probe mit einem grösseren Quantum zu versuchen. Bekanntlich hält die niederländische Regierung von Zeit zu

[5]) Die Einfuhr ungeschälten Kaffees ist heute in Europa wohl deshalb noch von untergeordneter Bedeutung, weil die Schäl-Anstalten grosse Massen noch nicht zu bewältigen vermögen.

Zeit Versteigerungen von sogenanntem „*Legkaffee*". Diese Sorte, welche stets zu höheren Preisen placirt wird, ist nun nichts Anderes als gewöhnlicher Java-Kaffee, der in den Lagerhäusern circa 1 Jahr gelagert hat. Etwas längere Aufbewahrung auf trockenen, luftigen Böden und zeitweiliges Umschaufeln scheint somit die Qualität zu erhöhen. Würde man nach dem Démerary-Verfahren gewonnenen Kaffee in den Samenhüllen lagern lassen und dann erst zum Verkaufe schälen, so steht wohl zu erwarten, dass auch die Farbe und das Ansehen dieses „Legkaffees" Nichts zu wünschen übrig lassen. [6])

Thee.

Im Gegensatze zu früher sieht man heute in der *Camellia Thea* die einzige und ausschliessliche Stammpflanze des Thees. Alle, zum Theil sehr abweichenden, in den verschiedenen Thee-Productions-Ländern cultivirten Formen sind aus ihr hervorgegangen. Bis vor wenigen Decennien war der Theehandel nur auf China (und allenfalls auf Japan) angewiesen, wo Thee-Gewinnung und Thee-Consum sich in der frühesten Geschichte verlieren, so dass man dieses Land als unzweifelhaftes Vaterland der Theepflanze ansehen musste. 1825 (oder nach anderen Angaben 1834) fand man indessen die Pflanze wildwachsend in Ober-Assam, so dass man heute diese Gegend als Ausgangspunkt annehmen muss. Mit dem Auffinden der wilden Theepflanze war der Anstoss zur Thee-Cultur in Englisch - Indien gegegeben, die jetzt seit Jahren immer grössere Mengen von Thee auf den Londoner Markt bringt. [7])

[6]) Die beim Schälen abfallende Samenhülle enthält Coffein und liesse sich vielleicht zu einem Surrogat für Kaffee benützen.

[7]) Englisch-Indien brachte im vorigen Jahre 48·7 Mill. engl. Pfund zum Export, im Werte von 3·6 Mill. £. Auch auf der Amsterdamer Ausstellung machte die indische Regierung mit einer Gratis-Kosthalle Propaganda für ihr Product.

Auf Java hat etwa um dieselbe Zeit die Theecultur begonnen. 1826 hatte Dr. von Siebold von Decima aus einige Pflanzen nach Java gesandt, später kamen Samen aus China und bereits gegen Ende der Dreissiger Jahre zählte man auf den Regierungs-Plantagen circa 8 Millionen Theesträucher, von denen die Hälfte pflückbar war. In 34 Fabriken wurden die Theeblätter verarbeitet, dann in einem grossartigen Neubau (jetzt seit Jahren als Kaserne benützt) zu Meester Cornelis bei Batavia sortirt und für den Export fertig gestellt. Aber auch hier zeigte es sich, dass die Regierung weitaus zu theuer producirte: das Pfund Thee, welches beim Verkaufe in Amsterdam 81 Cents einbrachte, kam dem Gouvernement auf 1·17 flh. zu stehen. Später übergab man die Theecultur in die Hände der Bevölkerung mit der Verpflichtung, dass die ganze Production an die Regierung abgeliefert werden musste. Erst 1865 wurde sie ganz frei gegeben, und im vorigen Jahre zählte man 44 Thee-Plantagen auf Java. Eine bedeutende Ausdehnung hat dieser landwirthschaftliche Zweig indessen seit seiner Freigebung nicht genommen; im Gegentheile weisen die statistischen Angaben eine stetige Abnahme in der Thee-Production nach. 1877 bezeichnet den Wendepunkt, und der Verfall ist augenscheinlich; 1877 betrug der Export 86.000 Kisten, 1880 nur mehr 64.000.

Als Grund dieses auffallenden Niederganges bezeichnet man allgemein die hohen Abgaben, welche diese Production auf Java zu tragen hat. Während die Unternehmer in Englisch-Indien pro Bouw (siehe pag. 7, Note 9) in holländischer Währung berechnet 2·39 fl. zu entrichten haben, trifft den Plantagenbesitzer auf Java bei dem gleichen Flächenmasse eine Belastung von 19·28 fl. Trotzdem bringt Java die gleiche Thee-

sorte noch billiger auf den europäischen Markt als China. Würde von Seite der Regierung eine Abhilfe in Bezug auf die hohen Abgaben eintreten, so könnte der Java-Thee vielleicht doch reussiren. Seit einer Reihe von Jahren cultivirt man auf Java[8]) mit besonderem Erfolge den aus Assam stammenden Theestrauch, welcher von der sonst allgemein verbreiteten chinesischen Theepflanze so vielfach abweicht, dass man ihn als *Thea assamica* unterscheiden wollte. Dieser circa doppelt so hohe Assam-Strauch hat heller grüne, glänzende Blätter, welche die des chinesischen Strauches in der Länge weit hinter sich lassen. Das daraus gewonnene Product ist ungleich kräftiger und in Qualität mindestens ebenso fein, wie das früher erzielte. Bekanntlich geht ein grosser Theil dieses Java-Thees nach London, wo der chinesische immer mehr und mehr verdrängt wird. Es ist endlich kein Geheimnis, dass die englischen Theehändler diesen kräftigen Thee dazu benützen, ordinäre und schwache aus China bezogene Producte damit in ihrem Aroma und Geschmack aufzubessern und die Mischung dann höher zu verwerten. Zu derartigen „mixing purposes“ sind die auf Java (übrigens auch die von Englisch-Ostindien) erzielten Theesorten eben sehr geeignet, und ein „Self-tea“ oder unvermengter Naturthee kommt kaum noch von dem Londoner Markt. Sich dem Willen und Geschmack der englischen Theehändler möglichst gut anpassen und damit die Concurrenz der Theefabrikate vom indischen Festlande zu überwinden, ist heute die Aufgabe der javanischen Producenten.

Die relativ niederen Preise bei kräftigem und angenehmem Geschmacke liessen vielleicht auch einen Ein-

[8]) Wie auch in Englisch-Indien.

fuhr-Versuch nach Oesterreich probiren. Ich füge deshalb noch bei, dass auf Java Thee (schwarzer und grüner) in allen Sorten gewonnen und in $^1/_4$, $^1/_8$, $^1/_{16}$ und $^1/_{32}$ Kisten im Brutto-Gewichte zu 100, 60, 35 und 15, respective netto zu 80, 45, 25 und 10 halben *kg* exportirt wird.

Cacao.

Die Production von Cacao in Niederländisch-Indien ist für den europäischen Markt ohne Bedeutung. Die in Mexico einheimische Stammpflanze — *Theobroma Cacao L.* — war zu Beginn des XVII. Jahrhunderts durch die Spanier nach Menado gebracht worden und verbreitete sich allmälig über den ganzen ostindischen Archipel. Vor etwa 100 Jahren kam die Cacao-Cultur nach Amboina, wo die holländische Regierung ihr noch 1858 durch einen Credit von 100.000 fl. vergeblich zu Hilfe kam. Namentlich hatten die Cacao-Plantagen in dem verflossenen Decennium auf dem ganzen Archipel viel durch Insecten zu leiden. Nach dem officiellen Cataloge der Colonial-Ausstellung besass Java im vorigen Jahre vier, Sumatra zwei Cacao-Plantagen. Nimmt man die Gesammt-Production der holländischen Besitzungen in Asien während der letzten Jahre mit durchschnittlich 250.000 *kg* an, so verschwindet diese Menge doch gegen die Export-Ziffern anderer Productionsländer. Der Hafen von Guayaquil allein brachte 1881 nahezu 10 Millionen *kg* Cacao zur Ausfuhr. Die Ernten Holländisch-Indiens fliessen fast vollständig nach den Philippinen.

Die Cacao-Samen der niederländischen Besitzungen in Asien unterscheiden sich von der Waare anderer Provenienzen durch ihren aussergewöhnlich hohen Fettgehalt.

Tabak.

Bis zu Beginn des XIX. Jahrhunderts war der niederländische Tabaks-Handel der bedeutendste aller europäischen Staaten. Kein anderes Land konnte mit Holland in Bezug auf Tabak sich gleichstellen. In der ersten Hälfte unseres Jahrhundertes hat sich dies geändert, und dem Tabakhandel wurde theilweise eine andere Richtung gegeben. Die Hindernisse, welche sich 1816 der Einfuhr westindischen Tabaks nach den Niederlanden in den Weg legten, kamen Hamburg zu Gute, das heute ein Haupt-Markt für diese Provenienz geworden; der Regierungsbeschluss vom 28. Februar 1828 führte Bremen einen grossen Antheil des nord-amerikanischen Tabak-Exportes zu. Dank der immer mehr zunehmenden Ablieferungen von Java und später von Sumatra ist heute Holland wieder zu seiner früheren Höhe emporgestiegen; für diese beiden ostindischen Tabaksorten ist es der einzige Markt in Europa. Fast frei von allen Abgaben, konnte dieser Handel sich so bald wieder erholen; eine stärkere Belastung müsste ihn stark schädigen. Dies sah man auch allenthalben ein, als (1875) der niederländische Finanzminister Van der Heim mit einer auf Besteuerung des Tabaks abzielenden Vorlage vor die Volksvertretung trat.

Wie segensreich die Freigebung einer Cultur wirken kann, zeigt ganz speciell der Tabakbau in Niederländisch-Indien. So lange derselbe in den Händen der Regierung lag, schien es unmöglich denselben in grösserem Massstabe auszudehnen. Die Anstrengungen des Gouvernements standen zu den erzielten Erfolgen in keinem Verhältnisse. Bei den hohen Productionskosten der Regierung war der effective Gewinn ein sehr problematischer. Die Eingebornen selbst zeigten einen offenen Widerwillen gegen dieses Cultur-System.

Erst als mit dem Jahre 1864 der letzte Regierungs-Contract abgelaufen und die Tabak-Cultur im ganzen niederländischen Archipel freigegeben war, begann mit einem Male ein ganz kolossaler Aufschwung, wie er sich in folgenden statistischen Angaben deutlich spiegelt:

Die Ausfuhr in Tabak von Java repräsentirte 1864 einen Wert von 7 Millionen Gulden; 1874 einen Wert von 25 Millionen Gulden.

Noch günstiger gestaltete sich die Entwicklung der Tabak-Production auf Sumatra[9]), das bis zum Jahre 1865 um jährlich 40.000 Gulden Tabak ausführte, zehn Jahre später schon um $3^1/_2$ Millionen Gulden, 1878 sogar um 9 Millionen Gulden Tabak exportirte, so dass heute der regelmässige Schiffahrtsverkehr zwischen dem Mutterlande und den ostindischen Colonien auf ein jährliches Frachten-Erträgnis für Tabak allein von etwa 3 Millionen Gulden rechnen kann.

Ueber die Einführung des Tabaks und über die botanischen Arten, welche in Niederländisch-Indien cultivirt werden, lässt sich nichts Positives angeben. Thatsache ist, dass Columbus auf seiner ersten Fahrt nach Amerika (1492) zum ersten Male den Gebrauch des Tabaks sah. Vier Jahre darnach lieferte der spanische Mönch Romano Pane eine Beschreibung der Pflanze, ihrer Cultur auf Domingo und ihrer Verwendung. Später kamen die Samen auch nach Europa, und gegen 1615 machte man bei Amersfort (Holland) den ersten Versuch, Tabak in grösserem Massstabe in Europa zu gewinnen. Eine Einführung nach Java lässt sich nicht nachweisen und es bleibt ungewiss, ob der Tabak hier einheimisch war, oder ob er schon frühzeitig, vor dem

[9]) Ein Hauptfactor dieses immensen Aufschwunges auf Sumatra war die Besitzergreifung von Deli durch die Holländer (1865).

Eintreffen der Europäer, aus China oder Malakka einwanderte; denn auf dem asiatischen Continente war Tabak einheimisch und die *Nicotiana chinensis* wird auch heute noch im ostindischen Archipel angetroffen. Später wurden denn fast aus allen Tabak producirenden Ländern Samen nach Java gebracht und die heutigen Tabak-Pflanzungen Javas und Sumatras bestehen wohl im Wesentlichen aus Culturformen der *Nicotiana tabacum*, der *N. rustica* und der *N. makrophylla*.

In der Praxis unterscheiden die Pflanzer folgende Cultur-Sorten:

1. Ranoh-Tabak. Dieses Product wird in Ranoh, aber auch in Benkoelen und Palembang gewonnen und stammt vermuthlich von Nicotiana rustica. Die kleinen, lang gestielten Blätter besitzen einen ausgezeichneten Wohlgeruch bei kräftigem Geschmack, eignen sich nicht zu Cigarren und kommen meist sehr fein geschnitten in kleinen Mengen auf den Markt, wo sie mitunter bis zu 20 Gulden pro *kg* bezahlt werden.

2. Sumatra-Tabak oder Deli-Tabak repräsentirt für den Export die feinste ostindische Sorte. Man lernte ihn bei der Besitzergreifung von Deli kennen und vermag nicht seine ursprüngliche Heimat näher zu bestimmen. Seine Stammpflanze ist nicht sehr reich an Blättern; letztere eignen sich aber ganz vortrefflich zu Deckblättern für Cigarren. Deli-Blätter, welche ich in den Entrepôts von Amsterdam sah, waren gross und zart, schön in der Farbe und von wunderbarer Dehnbarkeit. Dabei sind sie stets sehr gut behandelt und sortirt, brennen sehr hübsch und geben beim Verarbeiten wenig Abfall. In Bezug auf das Aufsaugungs-Vermögen von Flüssigkeiten werden sie nur von den auf dem Londoner Markte deshalb so geschätzten

japanischen Blättern übertroffen. Fügen wir noch hinzu, dass der Geruch und Geschmack Nichts zu wünschen übrig lassen, so wird man begreifen, dass ein Preis von 10 Gulden pro *kg* für prima Deli-Tabak nicht sehr übertrieben hoch zu nennen ist; der Deli-Tabak stellt sich hierin und in seinen Eigenschaften den prima Qualitäten des Havanna-Tabaks fast ebenbürtig zur Seite.[10]) Die nächste Zukunft muss lehren, ob es möglich ist, alle diese Vorzüge des Deli-Tabaks bei seiner Cultur auf Java festzuhalten.

3 Java-Tabak. Diese Sorte mit langen, breiten, am Ende zugespitzten, am Grunde mit glattem Stiele versehenen Blättern hat für uns wenig Bedeutung, da sie fast ausschliesslich für den inländischen Markt producirt wird.

4. Canarie-Tabak, vielleicht eine Bastard-Form aus Havanna-Samen, besitzt längere Blätter als die vorige Sorte. In der Form stimmen beide überein, doch ist der Blattstiel hier mit einem Saume versehen. Die Qualität ist besser.

5. Kool-Tabak, angeblich aus Domingo-Samen stammend, eine schöne grosse Pflanze mit langen, im Stiele breitgerandeten Blättern, von feiner, zarter Structur, deshalb zu Deckblatt sehr geeignet. Der schwache Geschmack und geringe Wohlgeruch dieses Tabaks lassen ihn zu Rauchtabak nicht empfehlenswert erscheinen. Ein Vorzug der Pflanze liegt aber darin, dass die Blätter oben und unten fast gleichzeitig reifen.

6. Djembel-Tabak, zuerst in Loemadjang gebaut, liefert ein kräftigeres Product, und die Blätter

[10]) Dieser hohe Preis scheint begreiflicher, wenn man das geringe specifische Gewicht der Sumatra-Blätter berücksichtigt; trotzdem darf man wohl als bestimmt annehmen, dass derselbe seinen Culminationspunkt, wohin ihn die deutschen Cigarren-Fabrikanten getrieben, erreicht hat, und ein Sinken eintreten muss.

sind feiner als die der vorigen Art, eignen sich also noch besser zu Deckblatt, besonders auch wegen ihrer Grösse.

7. Kedoe-Tabak aus Manilla-Samen. Seine Blätter haben grosse Widerstandsfähigkeit gegen anhaltenden Regen, die Pflanze selbst gibt ein reichliches Erträgnis ziemlich guter Qualität.

Ausser diesen sieben Hauptcultur-Sorten cultivirt man speciell für den eignen Gebrauch noch manche andere Tabak-Arten in Niederländisch-Indien. Für den europäischen Markt haben Kool- und Kedoe-Tabak viel an Bedeutung verloren, und während ihre Cultur früher in vielen Districten dominirte, werden sie jetzt nur ausnahmsweise für den grossen Export angebaut. Canarie- und Djembel-Tabak bieten für den Consumenten bessere Producte und werfen zugleich den Fabrikanten grösseren Gewinn ab; so kommt es denn, dass diese beiden Sorten alle übrigen auf Java allmälig verdrängen.

Die Tabakcultur in Niederländisch-Indien ist auch in den letzten zwei Jahren im Zunehmen gewesen; fast alle Inseln produciren Tabak, wenn auch zunächst nur für den einheimischen Consum. Dass bei dieser grossen Ausdehnung, bei der grossen Verschiedenheit der climatischen und Bodenverhältnisse, bei den abweichenden Methoden der Cultur etc., die Qualität der erzielten Producte weit auseinander gehen muss, ist einleuchtend. Jede Bodenfläche hat, so zu sagen, ihre eigene Qualität und die bleibt an Ort und Stelle constant, ändert sich aber, wenn die Verhältnisse ihrer Cultur sich ändern. Havanna-Tabak hat nur seine wunderbaren Eigenschaften, wenn er in der Havanna selbst producirt ist; in andere Verhältnisse gebracht, hört er auf, das feine Product zu liefern. Die Versuche

auf Java mit Cuba-Samen haben deshalb nicht den erwarteten Erfolg gehabt. Das Streben der Pflanzer in Niederländisch-Indien sollte deshalb dahin gerichtet sein, die feinen inländischen Sorten, wie die von Deli, Malang, Kedoe etc. vorzugsweise zu cultiviren.

In Bezug auf Production und Export dieses Artikels verweise ich auf die von Regierungsrath Dr. Sonndorfer in der voranstehenden Abhandlung gegebenen näheren Details.

Zum Schlusse gebe ich noch einige kurze Andeutungen über die Cultur des Tabaks auf Java. Hier pflanzt man den zum Export bestimmten Tabak bald als erstes Gewächs oder (auf Sawah's besonders) als zweites Gewächs. Man spricht deshalb von einer Vorernte im ersteren und einer Nachernte im letzteren Falle. Der Tabak, der als erste Pflanzung im April gesäet wird, wird meist im August geerntet; die Nachernte fällt in den October, November und selbst in die erste Hälfte December. Findet die Cultur nicht auf Rechnung eines Unternehmers statt, so finden sich schon zeitlich vor der Ernte die Käufer ein, die dem Pflanzer das ganze Erträgnis im Vorhinein abkaufen und oft einen Vorschuss darauf geben. Hin und wieder verkaufen die Pflanzer die getrockneten Blätter; Regel ist aber, dass sie in grünem Zustande an die europäischen Unternehmer übergeben werden, die dann die Blätter für den Markt weiter zubereiten. Mit vollem Recht sieht man darauf, dass die Ernten verschiedener Besitzungen nicht zusammengeworfen werden, dass die Trocknung mit grösster Vorsicht durchgeführt und endlich eine genaue Sortirung der Blätter nach Qualität, Grösse, Feinheit, Farbe etc. vorgenommen wird.

Endlich geschieht das Pressen der getrockneten Blätter in hölzernen (seltener in eisernen oder hydrau-

lischen) Pressen und das Verpacken in Ballen von meist 100 bis 140 *kg*. Auf ihrer Aussenseite tragen die Ballen Jahreszahl, Nummer etc.

Reis.

In Asien, der ursprünglichen Heimat dieser Gras-Art, deren mehlreiche Früchte die Hauptnahrung für nahezu die Hälfte der gesammten Menschheit abgeben, reicht die Geschichte der Reis-Cultur bis in's früheste Alterthum, und zur Zeit, „als das südliche „Kreuz" noch in Mitteleuropa dem Auge sichtbar war", wurde in China bereits allenthalben diese Cerealie gebaut. Heute hat die Reis-Cultur längst ihren Gürtel um die Erde geschlossen, sich innerhalb gewisser Grenzen den jeweiligen geänderten Verhältnissen anpassend. So haben sich denn im Laufe der Jahrtausende die mannigfaltigsten Culturformen und Varietäten entwickelt, die sich vielfach kreuzen und ineinander übergehen. Dies gilt in gleichem Masse auch für Holländisch-Ostindien, wo fast jede Gegend ihre besondere, durch Boden, Klima, Behandlung etc. bestimmte Spielart cultivirt. Im Grossen und Ganzen kann man unterscheiden: Sumpfreis *(Oryza sativa)*, weitaus am häufigsten gebaut wegen seines grösseren Erträgnisses, theils auf von Natur feuchten Strecken, theils mit künstlicher Bewässerung; Bergreis *(O. montana)* auf trockenem Hügelland ist weniger ergiebig, die Früchte aber sind hart und haltbar; für beide Culturweisen gleich gut eignet sich der nahrhaftere *O. glutenosa*. Während die genannten Reissorten zu ihrer vollen Entwicklung 5—7 Monate benöthigen, reifen die Früchte bei *O. praecox* schon nach 3—5 Monaten.

Da — wie erwähnt — Reis das hauptsächliche, oft selbst das einzige Nahrungsmittel abgibt, wird

derselbe auf Java allenthalben, von der Küste bis zu 1300 Meter Höhe gebaut. Die Hauptmasse der Jahresernte besteht aus geringeren Qualitäten und kommt ausschliesslich der inländischen Bevölkerung zu Gute. Zum Exporte nach Europa gelangen nur die guten Sorten, wie sie Djeribon als: Indramayoe-, Kandangbauer, Boediradjah- und Revins-Reis liefert. Durchschnittlich wurden in den letzten Jahren 100 bis 150.000 Pikuls ausgeführt, hauptsächlich nach Holland und Deutschland. Wie man sieht, sind dies keine bedeutenden Mengen, wenn man bedenkt, dass die Niederlande jährlich über 1 Mill. Pikuls einführen und andererseits die Ernte Javas durchschnittlich 50 Mill. Pikuls beträgt. Freilich kann Java von seinem Reis nicht viel abgeben und war in der letzteren Zeit selbst auf Zufuhren aus Cochinchina und Siam angewiesen; überdies sind aber auch die gewöhnlichen Qualitäten nicht zur Ausfuhr geeignet.

Die Cultur, Einsammlung (unreif), Schälung etc. lässt auf Java Vieles zu wünschen übrig. An und für sich schon hinter dem Producte von Carolina und Bengalen zurückstehend, wird der gewöhnliche Java-Reis bei der primitiven Weise des Schälens meist mehr oder weniger stark beschädigt; Bruchstücke und Mehlabfälle finden sich in den geringeren Sorten ausnahmslose. Nun ist bekannt, dass bei solcher Verletzung dem Verderben des Reises Vorschub geleistet wird, indem die mehlbestäubten Früchtchen weit hygroskopischer sind, als unverletzte, glatte Körner. Thatsache ist deshalb auch, dass per Dampfboot exportirter Reis sich in seiner Qualität besser hält, als solcher der auf Segelschiffen verfrachtet wird.

Im Falle eines directen Bezuges von Java-Reis möchte es sich wohl lohnen, denselben (in prima

Qualität) ungeschält (Paddy) zu importiren. In seine Spelzblätter gehüllt, übersteht er die weite Reise sehr gut; die Schälung liesse sich hier auf Schälmühlen leicht und sicher durchführen. Der Abfall an Spelzen beträgt circa 22%.

Die Verpackung des Reises geschieht auf Java in Jutesäcken zu 1 Pikul. Bei grösseren Quantitäten rechnet man pro Koyang (siehe pag. 7, Note 9).

Im vorigen Jahre notirte Prima-Batavia mit 190 bis 215 fl. holl., Indramayoe mit 311 fl. holl. pro Koyang.

Die übrigen Inseln Niederländisch-Indiens sind für Reis-Export bedeutungslos. Madura baut wohl ziemlich viel Reis, daneben aber noch bedeutende Mengen Mais; das Gleiche gilt für Celébes und Menado. Auf Sumatra ist die Reis-Cultur noch weniger allgemein und fehlt manchen Districten gänzlich. Auf den Inseln des Riouw-Archipels haben Pfeffer und Gambier den Boden besetzt, so dass die Bewohner auf Import von Englisch-Indien angewiesen sind. Borneo cultivirt zu eigenem Gebrauch viel Bergreis (besonders auf der Westküste). Auf Amboina endlich tritt neben Reis der Sago vielfach als Nahrungsmittel auf.

Zucker.

Unter allen Exportartikeln Javas steht der Rohrzucker quantitativ obenan. Für uns hier ohne besondere Bedeutung, können wir denselben an dieser Stelle nur kurz berühren. — Von dem ursprünglich in Ost-Asien einheimischen Zuckerrohre *(Saccharum officinarum)* werden auf Java gegen 20 zum Theil sehr veränderliche Varietäten unterschieden, meistens nach der Farbe. Am weitesten verbreitet ist das in seinem Stengel dunkelrothbraun („schwarz") gefärbte

Tjiribon- und das weisslichgelbe Japararohr. Sie enthalten 17—19% Zucker[11]); die Verarbeitung des Zuckerrohres und Gewinnung des Rohproductes geschieht in den grösseren Etablissements heute sehr rationell; man hat allenthalben die in Europa bei der Rübenzuckerfabrication benützten Methoden und Apparate adoptirt.

Die neue Gesetzgebung hat 1870 die Zuckerproduction freigegeben und seitdem können die Privatunternehmer frei über ihre gewonnenen Zuckermengen verfügen. In Folge dessen besitzt Java heute Fabriken, welche pro Jahr 25—30.000 Pikuls Rohzucker liefern. Was in Folge älterer Contracte einzelne Unternehmer noch an das Gouvernement abliefern, hat keine grosse Bedeutung; in zu Batavia stattfindenden Versteigerungen übergibt die Regierung auch diese Mengen dem allgemeinen Verkehr. Während der letzten Jahre waren die Zuckerernten auf Java sehr günstige. 1882 betrug der Export 3,970.000 Pikuls, für 1883 dürfte die Ziffer etwas über 4 Millionen sein. Samarang ist der Hauptexporthafen; in den letzten Jahren übergab er circa 2 Millionen Pikuls dem Handel. Durchschnittlich stellte sich der Zuckerpreis für Nr. 14 auf etwa 15 flh. loco Exporthafen. In der Regel kaufen die Exporteure von den Fabriken im Voraus die ganze zu erwartende Productionsmenge, oder die „ersten Ablieferungen“ oder die „Restanternten“. Die „ersten Lieferungen“ kommen meist im Juni oder Juli zum Export und werden sofort per Dampfer nach Europa verschifft, damit sie hier anlangen, bevor die Producte der neuen Rübencampagne auf den Markt kommen. Der raschere Transport gewährt zudem bessere Preise,

[11]) Näheres im Catal. des col. néerl. III, pag. 150.

indem die Zuckerqualität nicht so leidet wie bei der Verfrachtung auf Segelschiffen, welchen man die Restanternten übergibt.

Seit Aufhebung des Differentialzolles (differentiëele rechte) auf Java hat der Import von Javazucker nach Holland bedeutend abgenommen (von 1873 bis 1880 um 57%); London ist heute der Hauptstapelplatz für Javazucker.

Pfeffer, schwarzer- und weisser.

Dies wichtigste unserer pflanzlichen Gewürze stammt etwa zu 75% der Gesammtmenge aus Niederländisch-Indien. Ursprünglich war seine Stammpflanze — *Piper nigrum* — in Travancore und Malabar einheimisch. Heute sind die bedeutendsten Pfefferplantagen des asiatischen Continentes in Malakka und Siam, und auch diese werden, was Menge der Production anbelangt, weit übertroffen von den Culturen auf den zahlreichen Inseln des Riouw- und Lingga-Archipels, sowie auf Sumatra (Atjeh und die Lampong'schen Districte). Dieses sind heute die Pfefferländer κατ' ἐξοχήν. Vielleicht, dass sich ihnen in Zukunft die neuen Plantagen auf Palembang und Banka würdig anschliessen; die Culturen auf Java und den übrigen Inseln kommen daneben jetzt nicht mehr in Betracht.

Meist wird die rankende Pfeffer-Pflanze gleichzeitig mit Gambier angebaut. Bei gut bearbeitetem Boden ist sie nach 2 bis 3 Jahren ertragfähig und wird erst nach 15 bis 20 Jahren wieder durch Stecklinge ersetzt. Der Fruchtstand lässt sich unseren Weintrauben vergleichen, doch ist er weniger dicht mit (20 bis 30) Früchtchen besetzt. Zwischen Blüthe- und Reife-Zeit verlaufen etwa vier Monate, so dass man jährlich zweimal ernten kann. Da bei völliger Reife die Inten-

sität des Geschmackes abnimmt, werden die Früchtchen meist unreif gesammelt und getrocknet. Dies ist der schwarze Pfeffer. Lässt man die reifen Früchte nach dem Einsammeln circa 3 Tage liegen, so löst sich beim Reiben derselben zwischen den flachen Händen (unter Wasser) die äusserste Fruchtschichte ab — man erhält den weissen Pfeffer. Letzterer hat einen schwächeren aber feineren Geschmack, wird jedoch in weit geringerer Menge producirt.

In den Handel gelangen beide Pfeffer-Sorten in Jute-Säcken (Ballen) verpackt, im Gewichte von 1 Pikul. Production und Export liegen zumeist in den Händen der Chinesen. Hauptstapelplatz für Pfeffer ist Singapore; hierher werden die Ernten von Riouw und Lingga gebracht, zum Theil auch die von Atjeh. Singapore exportirte 1879 gegen 214 000 Pikuls, 1880 allerdings nur circa 66.000 Pikuls. Atjeh liefert einen anderen Theil seiner Ernte nach Penang und einen dritten nach Padang, von wo er nach Amerika verschifft wird. Oesterreich bezieht von hier direct Pfeffer via Triest.

Die Lampong'schen Districte verfrachten das Gros ihres Exportes nach Batavia. Die 18.000 Pikuls schwarzen Pfeffers, welche Java 1880 zur Ausfuhr brachte, stammen wohl zum grössten Theile aus dieser Südprovinz Sumatras.

Die Preise stellten sich im verflossenen Jahre loco Batavia auf 23 flh. für schwarzen, 26—28 flh. für weissen Pfeffer (pro Pikul).

Im Allgemeinen gehören die holländischen Pfeffersorten keineswegs den guten Qualitäten an. Die harten, schweren Malabar- und Siampfeffer von brauner Farbe [12]) übertreffen sie. Ebenso ist der gelblich graue oder

[12]) Die holländischen Preislisten notiren zwar immer: braunen Pfeffer.

gelblich-weisse geschälte Pfeffer von Malabar von weit feinerem Geschmack, als der gleichnamige holländische. Dafür überwiegen die Pfeffersorten der holländischen Inseln in der Quantität.

Cubeben.

Die Cubeben (der sogenannte Stielpfeffer[13]), welche schon durch die Araber vor bald 1000 Jahren in Europa bekannt geworden, dann aber für lange wieder aus dem Handel verschwunden waren, um zu Anfang dieses Jahrhunderts, wenn auch nicht mehr als Gewürze, sondern als Heilmittel von Neuem aufzutreten, sind die Früchte von *Piper Cubeba L. fil.*, einem buschigen Kletterstrauche, der auf Java (Buitenzorg), Sumatra, Borneo und anderen Inseln des ostindischen Archipels einheimisch ist. Die Handelswaare wird nicht von den wild wachsenden Sträuchern und nur ausnahmsweise in besonderen Cubeben-Plantagen gewonnen, vielmehr in den Kaffeegärten, wo an dem Stamm der die Kaffeesträucher beschattenden Bäume sich allenthalben der Cubebenstrauch emporwindet. Auf Java werden Cubeben besonders auf der Ostküste, ferner im Süden in den Residentschaften Bagelen und Banjoemaas, im Norden bei Soebang in Krawang, im Nordwesten in der Residentschaft Bantam und gegenüber auf Sumatra in den Lampong'schen Districten gesammelt.

Der Handel mit Cubeben ist auf Java ganz in den Händen der Chinesen, welche sie überall aufkaufen und in Batavia aufstapeln. Von hier aus geht die Waare nach Singapore und von dort theils nach Europa, theils nach Nordamerika.

Java und Sumatra brachten zusammen im Jahre

[13]) Der Staartpeper des holländischen Handels.

1881 etwas über eine Viertelmillion *kg* Cubeben zur Ausfuhr. Im vorigen Jahre betrug indessen schon im ersten Vierteljahre der Export 176.000 *kg*. Die Hälfte des Exportes richtet sich nach Nordamerika.

In der Colonial-Ausstellung war diese Waare nur in einer höchst bescheidenen Probe ausgestellt (von Dummler & Cie. in Java). Ueber die Preisverhältnisse in Ostindien war es nicht möglich etwas zu erfahren.

Die verschiedenen hier erwähnten Pfeffer-Sorten sind frei von Ausfuhrzoll.

Paprika

(von *Capsicum annuum* und *C. longum*), sowie Cayenne-Pfeffer (von *C. fastigatum*), die für die indische Reistafel unentbehrlichen Gewürze, werden überall viel cultivirt, gelangen aber nicht zur Ausfuhr.

Muscatnuss und Muscatblüthe.

Von den circa 80 verschiedenen Arten der Gattung Myristica ist speciell eine durch ihre aromatischen Samenkerne ausgezeichnet. Es ist dies *Myristica fragrans* Houtt., die Stammpflanze unserer Muscatnuss und Muscatblüthe, welche auf den vulcanischen Inselgruppen der Residentschaften Amboina und Ternate im äussersten Osten der holländischen Besitzungen einheimisch ist. Obwohl sich dieser Baum an manchen Orten, wie z. B. auf Ceram, Buru etc. noch wild vorfindet, stammt doch unsere Handelswaare ausschliesslich aus den Muscat-Plantagen, oder wie sie die Holländer nennen, aus den „Perks“. Die kleinen Banda-Inseln südlich von Ceram haben die ausgedehntesten Culturen; in 34 „Perks“, welche sämmtlich in den Händen von Europäern sich

befinden [14]), wird nur der Muscatbaum cultivirt. Die anderen Cultur-Orte haben daneben wenig Bedeutung.

Sobald in diesen „Perks" die Früchte, welche unseren Aprikosen nicht ganz unähnlich sind, bei eintretender Reife aufzuspringen beginnen, werden sie mit dem „Qai-qai" (einem unseren Apfelbrechern vergleichbaren Instrumente) abgenommen und der Samen mit dem ihn umhüllenden, zerschlitzten Samenmantel herausgelöst. Ist dann letzterer, der für sich als Muscatblüthe (s. d.) in den Handel gelangt, abgenommen, so werden die Samen auf einem Flechtwerke von Bambusstreifen einige Wochen hindurch über Feuer ausgetrocknet, bis sich der Samenkern von der knöchernen Samenschale vollständig abgelöst hat und darin beim Schütteln „scheppert". Bei vorsichtigem Aufschlagen mit einem Holzhammer zerspringt dann die spröde Schale; der befreite Kern wird dann noch in Kalkmilch einmal umgerührt und in gut ventilirten Schuppen wieder getrocknet. Damit ist die sogenannte „Muscatnuss" des Handels fertig. 2·2 *kg* der fertigen Waare gilt als gutes Erträgnis eines Baumes.

Das Behandeln der Samenkerne gibt ein Beispiel dafür, wie die Consumenten hartnäckig an alten Gewohnheiten festhalten. Um sich das Monopol zu sichern und eine ausgedehntere Cultur des Muscat-Baumes zu verhindern, liess die frühere Handelspolitik der Holländer dafür sorgen, dass die Keimkraft der Muscat-Samen durch monatelanges Liegen in Kalkmilch zerstört werde. Obwohl diese Absicht heute keinen Sinn mehr hat, und man weiss, dass ein einfaches Trocknen an der Sonne genügt, die Keimfähigkeit aufzuheben, verlangt man im Kleinhandel das kalkbestäubte weisse Ansehen

[14]) Catal. des colon. néerland. 1883. III, pag. 137.

der Muscatnuss, und die Londoner Händler, welche von Penang, wo die Behandlung mit Kalkmilch nicht üblich ist, beziehen, sehen sich oft genöthigt, nachträglich eine Beize mit Kalkmilch vorzunehmen, um ihrer Waare Abgang zu verschaffen.

Für den Handel werden auf den Banda-Inseln in der Regel vier Handelssorten aus der Naturalwaare hergestellt, wobei man Gewicht, Form und Grösse der Samenkerne zum Massstabe nimmt. Die Prima-Sorte besteht aus ausgesucht grossen, vollen Kernen, von denen 160 bis 190 Stück auf ein Kilogramm gehen; Secunda-Sorte zählt pro *kg* zwischen 200 und 250 Stück, Tertia zwischen 290 und 330. Unscheinbare, verkümmerte und wurmstichige Nüsse bilden die letzte Sorte, die indessen nicht exportirt, sondern an Ort und Stelle auf das Fett und ätherische Oel verarbeitet wird (sog. „Banda"-Seife).

Der Export der Muscatnuss richtet sich von den Banda-Inseln theils nach Singapore, theils (für Holland) nach Batavia. Java führte 1880 über 7000 Pikuls aus im durchschnittlichen Werte von 155 bis 160 fl. pro Pikul für gemischte Waare. Der Versandt geschieht theils in Fässern zu $^1/_2$ Legger (siehe pag. 7, Note 9), theils in Kisten zu circa 50 *kg*.

Der Gesammt-Export der Banda-Inseln beträgt durchschnittlich pro Jahr 10.000 bis 12.000 Pikuls.

Die mehr langen Muscatnüsse von Padang sind von geringerem Werte; sie gehen vorzugsweise nach Amerika.

Der von der Samenschale abgelöste Samenmantel liefert, wie gesagt, die Muscat-Blüthe, Macis oder Foelie des holländischen Handels. Bei dem Trocknen an der Sonne geht ihre ursprünglich purpurrothe Färbung in ein gesättigtes Orange über.

Bevor sie völlig getrocknet ist, wird sie leicht zusammengetreten, um sie mehr abzuplatten und so für die Verpackung geeigneter zu machen. Gewöhnlich sortirt man die Muscatblüthe in drei Nummern: E, schön von Farbe, fleischig und unbeschädigt; F, weniger fleischig und etwas beschädigt; G, schwarzfleckig, stark beschädigt. Die Verpackung geschieht in Kisten, seltener in Fässern. Der Preis war voriges Jahr 70 bis 75 fl. h. pro Pikul. Die Routen sind die gleichen wie für die Nüsse. Durchschnittlich liefern die Banda-Inseln jährlich zwischen 2000 und 3000 Pikuls.[15])

Gewürznelken.

Bekanntlich sind dies die getrockneten Blüthenknospen von *Caryophyllus aromaticus* einem Baume aus der Familie der Myrthengewächse, welcher auf der Insel Makian ursprünglich zu Hause, seit 1651 ganz besonders in der Residentschaft Amboina und hier vorzugsweise auf den Inseln Amboina, Saparoea, Noessa-Laout und Haroekoe cultivirt wird. Auch auf anderen Inseln: Ternate, Sumatras Westküste etc. sucht man die Gewürznelken Cultur in neuerer Zeit immer mehr auszudehnen, doch haben dieselben bis jetzt wenig Bedeutung. — Auf den oben genannten Inseln kaufen Chinesen und Araber die Ernten auf, und zahlen durchschnittlich bei (guter Ernte) 25—30 fl. pro Pikul im Innern der Inseln[16]); der Export richtet sich theils nach Singapore, theils nach Soerabaya. Ueber Batavia geht nur sehr wenig.

Allgemein nimmt man an, dass reichliche Ernten mit Missernten abwechseln; Thatsache ist, dass ausser-

[15]) Van Gorkum l. c. pag. 151 u. 152.
[16]) Auf Amboina stellte sich in den letzten Jahren der Preis auf 70—75 fl.



gewöhnlich hohen Productionsjahren stets solche mit sehr geringem Erträgnisse vorangehen. So z. B. betrug die Ausfuhr von Amboina:

1855 . . 234 Pikuls 1856 . 4938 Pikuls
1862 . . 681 „ 1863 . 7573 „

Im verflossenen Decennium war 1876 die bedeutendste Ernte mit ca. 6000 Pikuls. Die Export-Preise stellten sich damals auf 60—65 fl. pro Pikul loco Amboina. Im vorigen Jahre notirten schöne, volle und schwere Gewürznelken in Soerabaya mit 100 bis 110 fl. pro Pikul.

Die Verpackung geschieht meist in Kisten oder Säcken (Ballen).

Ausser den Blüthenknospen kommen auch die dreimal dreitheiligen Stiele (Nelkenstiele), sowie die getrockneten Früchte (Mutternelken) in den Handel.

Zimmt.

Niederländisch-Indien besitzt auf seinen zahlreichen Inseln gegen 20 Cinnamomum-Arten, von denen einige wenige als Ersatz für Zimmt benützte Rinde liefern, wie z. B. *C. Kiamis*. Für den Export jedoch haben diese einheimischen Zimmtarten keinen Wert; die Handelswaare stammt von der aus Ceylon (1828) eingeführten *C. zeylanicum* und der aus China hierher gelangten *C. aromaticum*.

Der feine Java Kaneel, welcher von *C. zeylanicum* in den Residentschaften Bantam, Krawang, Djeribon, Besoeki etc. gewonnen, dem echten Ceylon-Zimmt nahe kam, wird heute kaum noch gewonnen. Die Culturen haben fast gänzlich zu existiren aufgehört; die letzte Zimmt-Plantage in Krawang kam (1877) in Execution und wurde von der Regierung erstanden um — einen Gulden!

Etwas besser steht es noch mit der Zimmt-Cassia *(C. aromaticum)*; diese Sorte kommt fast ausschliesslich von Sumatras Westküste, wo die Regierung auf ihren Kaffee-Plantagen von den Eingebornen die Cassiabäume als Schattenbäume pflanzen lässt. Daneben wird Cassia auch von wild wachsenden Bäumen in den Wäldern (vielleicht auch von anderen Arten) gesammelt und nach Padang zum Export gebracht. Die durchschnittliche Menge, welche hier zur Ausfuhr nach Nordamerika, Java (für Holland) und den Straits gelangt, beträgt circa 5000 Pikuls. Die stark gedrückten Preise der letzten Jahre (fl. 10—13 pro Pikul) sind wohl wenig anregend für weitere Culturen. Selbst die aus Tigablas-Kotta stammende, feinste Cassiensorte, welche im Handel unter der Bezeichnung „Tigablas“ so hoch geschätzt war, findet heute nicht mehr den früheren Anwert.

Vanille.

Die Vanille-Cultur auf Java datirt von dem Jahre 1840. Die jungen Pflanzen, welche man damals aus Holland dorthin verpflanzt hatte, entwickelten sich wohl gut, brachten aber anfangs keine Früchte zur Entwicklung, da die in Mexico — dem Heimatlande dieses feinen Gewürzes — die Befruchtung vermittelnden Insecten auf Java fehlten. Diesen schon durch Spengler nachgewiesenen wichtigen Factor, den Neumann (1830) und Morren (1836) durch künstliche Befruchtung zu ersetzen lehrten, corrigirt seit Beginn der Fünfziger Jahre die Hand des geschulten Arbeiters, welcher durch Uebertragung des Pollenstaubes auf die Narben an einem Morgen bis 1000 Blüthen zu befruchten vermag. Die erste Ernte (1850/51) lieferte nur einige wenige Pfunde Vanille, zwei Jahre später kamen indessen schon einige hundert Pfund auf

den Markt und die von Teysmann angelegte Muster-Cultur bei Buitenzorg gab den Anstoss zu weiteren derartigen Plantagen. Unkenntnis in der Behandlung der Früchte machte indessen öfters das erzielte Product unverkäuflich, so dass viele Plantagen-Besitzer die neue Cultur wieder gänzlich aufgaben.[17]) Heute existirt nur eine specielle Vanille-Cultur[18]); rentabel hat sich die Gewinnung dieses Gewürzes nur als Nebenproduct erwiesen. In der Weise cultivirt man Vanille in Krawang, Batavia und Preanger. In der Ausstellung waren nur wenige Proben zu finden, so von der „Banque de commerce des Indes" eine Vanille von Chikeppo, von J. Engelken, eine solche von Krejo, eine Probe von Chikandi Ilir (Residentschaft Bantam) und endlich eine von H. F. Holle in Waspada (Residentschaft Preanger).

Um mit wenigen Worten die Bedeutung der javanischen Vanille-Cultur zu demonstriren, mögen hier die nachstehenden statistischen Daten einen Platz finden:

Bei stark fluctuirenden Preisen lieferte Java in den drei letzten Jahren des verflossenen Decenniums 840, 849 und 373 *kg* Vanille; im Jahre 1880 brachte die niederländisch-indische Bank 360 *kg* auf den Markt, wie man sieht unbedeutende Mengen im Vergleiche zu Mexico oder Réunion, von denen letztere im Jahre 1880 nicht weniger als 46.149 *kg* producirte, während Mexicos Vanille-Export aus den Häfen von Vera Cruz und Tampico — und nur diese führen Vanille aus — durchschnittlich pro Jahr mit 20.000 *kg* anzunehmen

[17]) Nach den Untersuchungen von Tiemann und Haarmann besitzt Java-Vanille den höchsten Vanillin-Gehalt (2·78%); trotzdem übertrifft Mexico-Vanille mit nur 1·69% Vanillin alle anderen Sorten an Feinheit des Geruches und Geschmackes. Letztere enthalten sämmtlich ein harzig riechendes Oel, das den Geruch schädigt.

[18]) Catalogue des col. néerl. pag. 136.

ist. Eine gleiche Menge ungefähr bringt Mauritius in den Handel.

Wie man sieht, haben daneben die paar Hundert Kilogramm Vanille von Java keinerlei Bedeutung für unseren Markt. Nachdem die Réunion-Vanille insgesammt nach Frankreich (besonders Bordeaux) geht, würde sich für die österreichischen Grosshändler vielleicht ein directer Bezug aus Mexico empfehlen, und könnten wir hierfür als Bezugsquellen die beiden Firmen zu Vera Cruz: A. Gutheil & Cie. oder Viya Hermanos namhaft machen.

Indigo.

Indigo, das „*Pigmentum indicum*" des classischen Alterthumes, ist einer der wichtigsten Export-Artikel Niederländisch-Indiens, speciell Javas.

Von den nahezu anderthalb hundert Arten der Gattung *Indigofera* sind etwa 20 Species über den ostindischen Archipel verbreitet. Zur Gewinnung des Indigos werden aber nur die folgenden in Cultur gezogen: *I. tinctoria*, *I. anil*, *I. coerulea* und allenfalls *I. argentea*. Aber auch diese Paar Species werden von Seite des Pflanzers nicht unterschieden, vielmehr kennt letzterer nur zwei Culturformen, welche er als „*Taroem Kembang*" und „*Taroem Kajoe*" bezeichnet. Die erstere (nach Junghuhn vorzugsweise *Indigofera tinctoria)* wird durch Stecklinge, die zweite (nach Junghuhn meist *I. anil)* durch Samen vermehrt.

Die Qualität und der Wert des gewonnenen Indigos hängt von zahlreichen Factoren ab. Im Allgemeinen ist das Product des „Steck-Indigo" stets feiner, als das des „Saat-Indigo". Culturen auf Sawah-Grund geben wohl bessere Ausbeute, aber minder feine Waare als solche auf Tegal-Boden. Wie es scheint, ist es von

Vortheil, die Pflanzen durch Aussaat importirter Samen aus anderen, Indigo producirenden Ländern von Zeit zu Zeit wieder aufzufrischen. So hat man schon früher mit gutem Erfolge Samen von *Indigofera tinctoria* aus Bonrbon, von *I. anil* aus Manilla etc. eingeführt. Vor etwa 10 Jahren hat man es zum ersten Male mit Samen aus Guatemala versucht und schienen die neuen Pflanzen die seither cultivirten verdrängen zu wollen. An Farbstofferträgnis kamen sie der Natal-Pflanze, an Feinheit des Productes dem besten Steckindigo gleich. Seit wenigen Jahren aber macht sich überall eine „Verbasterung“ dieser Indigofera-Art bemerkbar.

Endlich ist von ganz besonderer Bedeutung sowohl in Bezug auf Quantität, als namentlich auch auf Qualität die Methode der Abscheidung des Farbstoffes aus dem Kraute. Es würde hier zu weit führen, auf die verschiedenen Methoden der Indigo-Gewinnung einzugehen; ich erinnere hier nur an das „Ammoniak-Verfahren“ von Saijers, das in den 70er Jahren soviel Staub aufgewirbelt hat und worüber heute noch die Meinungen weit auseinandergehen. [19])

Bei der grossen Vorliebe der Eingebornen für diesen Farbstoff darf es uns nicht Wunder nehmen, dass die Indigopflanze fast auf allen Inseln des ostindischen Archipels gebaut wird. Für den europäischen Markt ist indessen nur das Product von Java (allenfalls noch das von Madura) von Wichtigkeit. Obwohl die Indigo-Cultur seit 1855 frei gegeben ist und einen guten

---

[11]) Nach dem Verfahren von Saijers sollte aus „Saat-Indigo“ ein dem Farbstoff des „Steck-Indigo“ fast gleichwertiges Product und dabei eine gleichzeitige Mehrausbeute bis zu 40% erzielt worden. Dass dies „Ammoniak-Verfahren“ wirkliche Vortheile bietet, scheint ausser Zweifel. In Englisch-Ostindien, dem Hauptproductionslande für Indigo, hat man ein ganz analoges Verfahren in neuerer Zeit eingeführt.

Gewinn abwirft, ziehen es die Eingebornen vor, nur für ihren Gebrauch oder doch nur für den inländischen Markt zu produciren. So geschieht es auf Sumatra [20]), Borneo [21]) und den kleineren Inseln, aber auch in den meisten Residentschaften Javas, wie z. B. in Japara, Rembang, Soerabaya, Djeribon etc. Diese Plätze bringen ihr stark kalkhaltiges Product in Form mehr oder minder consistenter teigartiger Massen in irdenen Töpfen zu Markt und finden in den einheimischen Färbern ihre Abnehmer.

Export-Indigo liefern indessen vor Allem die Provinzen: Soerakarta, Djokdjakarta und Samarang. Alleiniger Export-Hafen ist Samarang, wo die Ernten dieser drei Residentschaften zusammenfliessen. Auch die grossen Handlungshäuser zu Batavia, welche Ordres für Indigo effectuiren, vollziehen ihre Einkäufe durch Agenten auf dem Markte von Samarang. Die Waare geht dann stets über Batavia nach Europa. Die Pflanzer bringen hier ihren in der bekannten Ziegelform geschnittenen und mit der eingepressten Marke versehenen Indigo in Partien (Lots) zum Verkaufe. In der Regel wird der Indigo zu 400—500 Stücken in hölzernen Kisten verpackt, und wiegt dann eine solche Kiste bis 180 Pfund. Je nach dem Umfange der betreffenden Indigo-Plantage umfasst eine Partie 5 bis 20 Kisten Indigo. Die Gewichtsbestimmung geschieht nach Amsterdamer Pfund. [22]) 1880 betrug die Productionsmenge von Export-Indigo 765.526 Amsterdamer Pfund. 1881 war sie auf 1,079.200 Pfund gestiegen. Die Ernte von 1882

[20]) Hier gewinnt man auch Indigo von *Marsdenia tinctoria*, einer Asclepiadee.

[21]) Auf der Colonial-Ausstellung waren auch Indigo-Sorten von Borneo von z. Thl. gutem Ansehen und einem Gehalt von circa 60% Indigotin (Indigblau).

[22]) Siehe pag. 7, Note 9.

gab nur 1,025.900 Pfund, weil die Pflanzen durch schlechtes Wetter gelitten hatten. 1883 schätzt man etwas niedriger, nachdem Raupen manche Culturen schädigten.

Die neuen Ablieferungen haben im Monate Januar begonnen.

Die Hauptmasse des Indigo-Exportes richtet sich nach Holland; der Rest geht theils nach Marseille, theils via Triest nach Russland.

Oesterreich bezieht nicht direct von Java. Seinen Bedarf an Indigo (durchschnittlich 10.000 *q*, 1883 indessen nur etwas über 7000 *q*) deckt es theils durch Einfuhr indischen Indigos aus London [23]), theils bezieht es aus Holland. Findet Russland den Bezug via Triest noch gewinnbringend, wie viel mehr sollten österreichische Kaufleute durch directe Einfuhr ihre Rechnung finden! Vielleicht geben diese Zeilen den Anstoss zu einem solchen Versuche, und aus diesem Grunde mögen noch folgende dem „Catalogue du musée commercial à Bruxelles“ (Jahrg. 1883) entnommenen Daten hier Platz finden. [24])

Auf dem Markte von Samarang bringt man die verschiedenen Indigo Sorten nach ihrem abnehmenden Grade der Feinheit in die fünf Gruppen: 1. superieur, 2. prima-prima, 3. hoch mittel, 4. fein mittel und 5. inferieur. Die Preise für die beiden ersten Qualitäten sind ziemlich constant; sie notiren in Samarang mit 5 fl. bis 5 fl. 25 cts. respective 4.50 bis 5 fl. Der genannte Catalogue rechnet hierher die Marken: Gemampir, Geningsarie, Kebon Aroem, MTT, CFE, HSC, Pandansari, BFL, Gondang, JGWB, $\frac{\text{VP}}{\text{A}}$, Klellen, FWB,

[23]) In neuerer Zeit indessen auch direct von Calcutta via Triest.
[24]) Die Spesen-Rechnung für directen Indigo-Bezug siehe pag. 15 des 1. Theiles dieses Buches.

GW et C, DAB, DM und ABK. Zu den hochmittel Sorten zählen die Marken: EIH, PG, W, Siemping, LDM, $\frac{\text{M}}{\text{AEK}}$ WJF, GW, $\frac{\text{AJ}}{\text{G}}$, $\frac{\text{VP}}{\text{D}}$, $\frac{\text{B}}{\text{HE}}$, H et B, GLW, Sevoegaloor, Demangan, BA. Zu fein mittel zählen die Marken: KD, Mendiro, Kenayan, Prambonam, RTD, $\frac{\text{GLW}}{\text{D}}$, Ngawen, HH, Djoewiring, SP.

Zu der letzten Gruppe: inferieur, gehören die Marken: WIM, Klodran, PHT, TR, Ngaran. Letztere Marken notiren bis 3 fl. 80 cts. pro Amsterdamer Pfund frei an Bord und verstehen sich die Preise pro comptant.

Indem wir diese Classification der javanischen Indigo-Marken hier wiedergeben, müssen wir wohl bemerken, dass die Qualität dieser Marken keineswegs als constant zu betrachten ist. Im Laufe der Zeit kann eine sehr gute Marke allmälig zu einer guten Mittel-Qualität sinken, umgekehrt eine geringere Marke sich verbessern. Die richtige Beurtheilung eines Indigos erfordert so viele Vertrautheit mit der Waare, jahrelange Uebung und Sachkenntnis, dass man füglich nur von einem durch und durch mit dieser Waare vertrauten Makler ein einigermassen richtiges Urtheil erwarten darf. Selbst die chemische Analyse und genaue Bestimmung des Indigotins ist für den wahren Wert einer Indigo-Sorte nicht immer massgebend. Immerhin aber kann die obige Marken-Ordnung für die nächste Zeit einen guten Anhaltspunkt bieten.

Gambier.

Dieser wichtige Export-Artikel wird aus den Blättern und jungen Trieben der *Uncaria Gambier* Roxbgh. durch Auskochen mit Wasser und Eindampfen

des so erhaltenen Extractes gewonnen. Die zahlreichen kleinen holländischen Inseln des Riouw- und Lingga-Archipels zwischen Singapore und Sumatra sind die bedeutendsten Orte für diese Production. Aber auch Sumatra (hier die Westküste, Bengkoelen und Palembang), Banka, Java etc. haben ihre Gambier-Plantagen stets combinirt mit der Pfeffer-Cultur. Früher kam die Waare ausschliesslich in der Form von circa 3 *cm* hohen Würfeln, aussen von matt rothbrauner, innen von Sohlleder gelber Farbe und mattem feinkörnigem oder erdigem Bruche in den Handel. Die Dichte dieses Extractes ist so gering, dass eine gute Waare auf dem Wasser schwimmt. Leichtigkeit und möglichst helle Färbung sind wesentliche Kennzeichen einer guten Qualität.

Vor fünf Jahren etwa brachten die Chinesen, in deren Händen die Production und der Export von Gambier vorzugsweise gelegen ist, ihre Waare stark feucht auf den Markt und sie war damit schwerer, aber auch geringwertiger. Diese Ablieferungen mussten deshalb in Singapore umgeformt und für den weiteren Transport in Blöcke gepresst werden. Seitdem hat sich die Ausfuhr von „Würfel-Gambier" bedeutend verringert und die Hauptmasse gelangt als „Block-Gambier" in den Handel. Die Verpackung geschieht in Matten.

Hauptstapelplatz für Gambier ist Singapore, von wo in den letzten Jahren circa 50.000 Tonnen (jede zu 1016 *kg*) Blockgambier und 2—3000 Tonnen Würfelgambier verschifft wurden. Die grösste Masse wendet sich nach London; aber auch Deutschland empfängt über Hamburg jährlich zwischen 60 und 100.000 Zoll-Centner durch directe Verfrachtung. Holland selbst importirt keine bedeutenden Quantitäten. Im Allgemeinen lässt sich eine stetige Zunahme im Gambier-Importe Europas

nachweisen. Seine Verwendung findet er besonders zum Färben, im Zeugdruck, beim Gerben schwerer Häute und endlich in den Bierbrauereien als Surrogat des Hopfens.[25]) Aber in den Productionsländern selbst spielt Gambier auch eine wichtige Rolle beim „Betelkauen" und die holländischen Regierungs-Vorlagen geben die Menge dieses Extractes, welches im Zollgebiete von Niederländisch-Indien in der Weise genossen wird, mit jährlich $3^1/_2$ Millionen *kg* à 22 cts. an.

Im Exporthandel wird Gambier pro Pikul notirt. In Amsterdam notirte Gambier diesen Herbst mit 13·25 bis 13·50 pro 50 *kg*.

Sonderbarerweise fand sich in der Colonial-Ausstellung nicht ein einziges Muster dieser Waare vor, und auch der Catalog (Gruppe III) schweigt über diesen wichtigen Artikel, dessen Cultur, respective Production die Regierung 1862 freigab.

Kino,

speciell *Eucalyptus*-Kino, bis nun ausschliesslich von Australien in den Handel gebracht, kann in Zukunft wohl auch von Java der europäischen Industrie zugeführt werden. Seit 1866 hat man auf Java in den Malawar-Bergen mit der Cultur dieser Myrthaceen begonnen.

Djati-Rinde und Blätter

die in grosser Menge von *Tectonia grandis* als Abfälle gewonnen werden können, liessen sich als Färb- und Gerbmaterial bei uns verwenden. Die Rinde enthält circa 13%, die Blätter circa 10% eisenbläuender Gerbsäure. Der Saft der Blätter dient den Eingebornen zum Braunfärben.

[25]) Van Gorkum l. c. pag. 509.

Djoho

bezeichnet auf Java die *Terminalia laurifoïdes*, einen Baum, dessen zahlreiche Früchte circa 30% einer eisenbläuenden Gerbsäure führen. Bei niedriggestellten Preisforderungen könnten diese Früchte vielleicht mit unseren Myrobalanen in Concurrenz treten.

Die Areca-Nüsse,

die Früchte der Areca-Palme, von denen unsere Lehrbücher über Waarenkunde mit Beharrlichkeit ein sogenanntes „Palmen-Catechu" ableiten, obwohl diese Unrichtigkeit längst nachgewiesen, übertreffen unsere Eichenrinde in Bezug auf die Menge der Gerbsäure wohl um das Vierfache, bilden aber keinen Exportartikel. Der Samenkern ist die bekannte „Betel-Nuss".

Kapok

ist ein Handels-Product, das unseren Kaufleuten wenig bekannt sein dürfte, obwohl es in Holland einen nicht unbedeutenden Importartikel bildet. In allen unseren Lehr- und Handbüchern über Waarenkunde wird Kapok als die Samenwolle von *Eriodendron anfractuosum* definirt. Wie man sich aber leicht an einer Frucht dieser *Sterculiacee* überzeugen kann, sitzen diese Haare keineswegs auf der Samen-, sondern auf der inneren Fruchtoberhaut, welche sie mit einer dichten Wolldecke überziehen Vielleicht ursprünglich in Südamerika zu Hause, findet sich der Kapok- oder Randoebaum jetzt häufig in den Wäldern Javas, Sumatras und Timors, wird aber auch gelegentlich an Wegen und unbenützten Plätzen cultivirt, nachdem man bei der Anlegung des ersten javanischen Telegraphen (1850/51) in seinen Stämmen ein ausgezeichnetes Ma-

terial für die Leitungsstangen erkannt hat. Die Fruchthaare, deren sich die Javaner seit langer Zeit als Polstermaterial bedienen, finden in Holland allgemeine Verwendung zum Ausstopfen von Kissen und Polstern an Stelle der theuren Dunen — und wohl mancher der Ausstellungs-Gäste mag des Abends sein müdes Haupt auf Kapok gebettet haben, ohne dass er davon Kenntnis hatte.

Der Gesammtexport von Niederländisch-Indien beträgt jährlich etwas über 1 Million *kg.* Java selbst brachte 1880 nicht weniger als 565.643 *kg* zur Ausfuhr; das Meiste über Batavia, über Samarang nur 23.158 *kg.* Die Verpackung geschieht in Säcken oder Ballen (Pakken der Holländer). Holland selbst bezieht über Rotterdam und Amsterdam jährlich 12—15.000 Pakken, zumeist ungereinigter Waare. Anfangs September notirte Kapok in Amsterdam das halbe Kilogramm ungereinigt 14—15 Cts., gereinigt 40 bis 48 Cts.[26]) Das bedeutendste Haus für diesen Import-Artikel ist wohl das von J. C. Klütgen in Rotterdam, welches in der Ausstellung auch würdig vertreten war, was sich anderen Firmen nur selten nachrühmen lässt.

Baumwolle.

Fast alle Inseln produciren Baumwolle, aber meist kaum für den eigenen Gebrauch ausreichend. In Baumwollgeweben aller Art findet ein bedeutender Import statt. Von den einheimischen Baumwollarten, welche man auf Java als „Kapas" bezeichnet, unterscheidet man die aus Amerika eingeführten, wertvolleren Arten als „Kapas blada". Sumatra beginnt sich, wenn auch schwach, in diesem Artikel bemerkbar zu machen. Ein

[26]) 1879 kostete in Palembang der Pikul Kapok 7—8 fl.

Theil der Palembang-Baumwolle wird nach Java, aber auch nach Singapore und China verschifft. Die weisse, aber rauhe Wolle notirt bei guten Mittelernten in den Hafenplätzen zu 7 fl. 50 Cts. bis 8 fl. pro Pikul.

Ramié.

Eine Probe dieser Faser, ausgestellt von Holle in Waspada erinnert uns daran, dass man seit einiger Zeit versucht hat, die in Ostindien und dem ostindischen Archipel einheimische *Böhmeria tenacissima*, eine nahe Verwandte der in China cultivirten *B. nivea*, deren Fasern unter den Bezeichnungen: Chinagras, Japan silk, Canton goods etc. in nicht unbeträchtlicher Menge dem europäischen Markte (besonders dem englischen) zugeführt werden [27], in Holländisch-Indien zur Fasergewinnung heranzuziehen. Die Ramié wird von manchen Seiten als eine wertvollere Faser als das Chinagras bezeichnet, und das Erträgnis an Fasern aus *B. tenacissima* soll die Ausbeute aus *B. nivea* um 40% übertreffen. Vor vierzig und einigen Jahren machte uns in Europa Blume zuerst mit der lebenden Pflanze bekannt; auf der ersten Weltausstellung zu London 1851 wurde bereits ein Damastgewebe aus Ramié-Fasern, die man bei Buitenzorg gewonnen, mit dem Preise gekrönt; 1854 brachte B. Roezl diese Böhmeria-Species zu Culturversuchen nach Nordamerika, 1857 nach Cuba. Zahlreiche Gelehrte haben inzwischen über die Ramié-Cultur geschrieben (wir erwähnen hier nur speciell die Mittheilung des Herrn F. W. van Eeden, Directors des Colonial-Museums in Haarlem, welche (1869) die Zeitschrift der „Nederlandsche Maatschappij van nijverheid" gebracht hat),

[27]) Schon 1875 betrug die Einfuhr von Chinagras in Europa circa 16.000 Tonnen, in Amerika sogar 28.000 Tonnen.

im Jahre 1879 hat die Regierung auf Java den Ramié-Culturen von Pekalongan, Samarang und Benjoemas ihre Aufmerksamkeit geschenkt, man hat Maschinen construirt, um die Faser in rationellerer Weise aus den Stengeln abzuscheiden. Aber übersieht man die praktischen Resultate, welche diese Anregungen und Versuche bis heute gehabt haben, so muss man sich gestehen, dass sie hinter den Erwartungen weit zurückblieben.

Die Ramié-Culturen in Niederländisch-Indien sind auch heute noch unbedeutend. Die Gegend von Buitenzorg auf Java, Palembang und Padang auf Sumatra [28]) bringen wohl am meisten von diesem Faserstoffe auf den Markt. Die Preise für Ramié stellen sich auf 1 fl. 15 kr. bis 3 fl. pro *kg*, je nach Qualität; roher Ramié-Bast auf 20—25 fl. pro Pikul.

Jute

liefert keinen Exportartikel. Obwohl *Corchorus capsularis* (wohl nur verwildert) auch auf Java vorkommt, hat man doch erst in neuester Zeit versucht, diese productive Faserpflanze, welche 5-, 6- ja unter Umständen selbst 10mal soviel Faser liefert als bei uns der Hanf, zu cultiviren.

Seit 1838 hat die „Nederlandsche Handelmatschappij" Jutesäcke zum Verpacken von Kaffee, Reis, Zimmt u. dgl. eingeführt, und heute führen die Privaten (abgesehen vom Gouvernement) auf Java allein jährlich um 2—300.000 fl. Jutesäcke ein. Diese Summe dem Lande zu erhalten, hat man 1875 versuchsweise bei Buitenzorg eine Jute-Cultur angelegt, später folgten andere Orte. Trotzdem ist man bis jetzt nicht viel über dies Stadium hinausgekommen.

---

[28]) Hier Kloei oder Caloee genannt.

Frühere Versuche, Säcke für die Verpackung der verschiedenen Erzeugnisse aus anderen Pflanzenfasern herzustellen, hatten keine günstigen Resultate; die Säcke aus dem Baste des „Poeroet“ (*Artocarpus* spec.), desgleichen die von *Daphne pendula*, *Hibiscus callosus* und *Drimyspermum Blumii* konnten mit den Jutesäcken nicht concurriren.

An Faserstoffen ist Niederländisch-Indien überhaupt nicht arm, doch finden sich keine darunter, welche auf dem europäischen Markte eine grosse Bedeutung hätten.[29]) Allgemeine Verwendung finden auf Java und den übrigen Inseln die schwarzen Fasern aus den Blattscheiden einer Palme (*Arenga saccharifera*). Man benützt diese „Gomuti“-Fasern, da sie besonders widerstandsfähig gegen Wasser sind, auch vielfach bei der Herstellung unterseeischer Kabels.

Seide.

Java cultivirt keine Raupen und exportirt somit auch keine Seide. Wir hätten füglich diesen Artikel hier ganz übergangen, hätte die „Banque de commerce des Indes“ nicht in ihrer Collectiv-Ausstellung Cocons von Seidenraupen vorgeführt und Herr K. F. Holle in Waspada seine Mittheilungen über die Möglichkeit der Seidenproduction auf Java beigefügt. Wir wollen zugeben, dass es auch auf Java unter besonders günstigen Bedingungen gelingen mag, im Kleinen die Raupen zu züchten, Seide zu gewinnen, erinnern aber daran, dass alle Versuche, diesen Industriezweig auf Java lebensfähig zu machen, jämmerlich scheiterten. Vor etwa einem halben Jahrhundert hat die Regierung

[29]) Kokos-Faser (Coïr) wird vielfach von den Früchten gewonnen und kommt sicher auch von dort in den Handel, obwohl die Handelsberichte ihrer nicht erwähnen.

Maulbeerbäume *(Morus indica)* gepflanzt, aus allen Seide producirenden Ländern Eier eingeführt, Sachverständige aus Europa kommen lassen und mit der Leitung des Ganzen betraut. 1838 erzielte man auch wirklich gegen 40 Pfund Seide, aber jedes Pfund kam dem Gouvernement auf achthundert Gulden zu stehen!

Chinarinden.

Vor etwa 30 Jahren hat der deutsche Botaniker Hasskarl im Auftrage des Colonialministers Pahud die Chinarindenbäume aus ihrer südamerikanischen Heimat nach Java verpflanzt und damit die ersten ertragsfähigen Culturen dieser wichtigen Arzneipflanze in's Leben gerufen. Wie dies in der Natur der Sache liegt, musste man auf Java anfangs vielfach experimentiren, bis man das geeignetste Culturraystem, die besten Cinchona-Arten etc. herausgefunden hatte. Es waren zeit- und kostspielige Versuche, die indessen von Erfolg gekrönt waren. Heute gedeihen die Regierungs-Plantagen auf den Gedeh-, Tangkoeban-, Prahoe-, und Malawarbergen ausgezeichnet und die Privatunternehmungen (17 an der Zahl) breiten sich immer mehr aus. An Stelle der chininarmen Arten wie *Cinchona Pahudiana* und andere Species, sind heute ganz ausserordentlich wertvolle Chinabäume in respectabler Menge angepflanzt, so namentlich die chininreichen *Cinchona Ledgeriana* (über $^1/_2$ Million), *C. officinalis* (400.000 St.), *C. succirubra* (300.000 St.). Die Rindenernte ist an keine Jahreszeit gebunden und geschieht meist nach dem als „Coppising" bezeichneten Verfahren, d. h. circa 8 Jahre alte Bäume werden gefällt und entrindet, der Wurzelstock treibt dann neue Schösslinge, welche nach circa 8 Jahren wieder schlagbar sind. Im Jahre 1881 brachte Java auf diese Weise

über 160.000 halbe Kilogramm (zu $^2/_3$ aus Regierungs- $^1/_3$ aus Privat-Plantagen) zu Markte. Den Rindenstücken selbst gibt man, wenn möglich, beim Schälen eine Breite von 5 und eine Länge von 20 *cm*. Genaues Separiren der verschiedenen Sorten (Stamm-, Ast-, Wurzelrinden), der botanischen Arten und nach einzelnen Plantagen ist hier ebenso wichtig, wie ein sorgfältiges Trocknen und Verpacken.

Letzteres geschieht heute seltener in Kisten, meistens (seit 1874) in Jutesäcken (Ballen). Kisten haben eine Tara von 20, Säcke von $1^1/_2$ *kg*. Aussen tragen dieselben die Angaben über die Art der Rinde (z. B. *C. O.* = *Cinchona officinalis*), der Plantage, Nummer des Collis, Bruttogewicht etc.; der Versandt nach Europa geht am besten per Dampfer; die Auctionen finden alljährlich in Amsterdam statt. In den letzten Jahren hat man auch versucht, die javanischen Rinden zum Theil auf den Markt nach London und Hamburg zu bringen. Verkaufseinheit ist das halbe Kilogramm. Die Preise gehen weit auseinander. Im Grossen unterscheidet man die zwei Hauptgruppen von Chinarinden: Fabriksrinden und solche für pharmaceutischen Gebrauch. Erstere werden nach ihrem wirklichen Werte, respective nach ihrem Chiningehalt beurtheilt, die Form und das Ansehen ist bei ihnen Nebensache. Umgekehrt richtet sich der Verkaufspreis der sogenannten „Winkelbasten“ für Apotheker zunächst nur nach dem Aeusseren; schön gerollte, gleichmässige, mit Flechten gedeckte Röhren sind hier die gesuchten und erzielen selbst bei niederem Alkaloidgehalte gute Preise.

Für Oesterreich haben die Chinarinden keine grosse Bedeutung. Chemische Fabriken, welche Chinin darstellen, besitzt es nicht; in den Apotheken selbst

spielt heute diese Rinde eine sehr untergeordnete Rolle, nachdem die Industrie dem Arzte das reine Chinin zur Verfügung stellt. Ich verweise deshalb wegen näherer Details auf die umfangreiche und höchst interessante Arbeit des langjährigen Leiters der javanischen Regierungs-Plantagen, R. W. van Gorkum.[30])

Stuhlrohr (Rottang oder Rotting)

bildet einen belangreichen Ausfuhr-Artikel Niederländisch-Indiens, und kaum kehrt von dort ein Schiff nach den Niederlanden zurück, das nicht einige Tausend Bündel Stuhlrohr mitbrächte. Verschiedene, fast in allen Urwäldern des ostindischen Archipels wildwachsende Palmen liefern in ihren rankenden Stämmen den Rottang. Ganz besonders sind es *Calamus*-Arten (s. Drachenblut), deren Stengel von der Dicke einer Bleifeder bis zu der eines Armes als spanisches Rohr zu uns gelangen. Borneo und Palembang liefern die schönsten und besten Sorten [31]), die vielfach zu Spazier-, Regen- und Sonnenschirmstöcken Verwendung finden. Durch ihre ganz riesige Länge sind die von *Plectocomia elongata* stammenden Rohre von den Gebirgen des südlichen Preanger ausgezeichnet. Nord-Sumatra (Atjeh) liefert grosse Mengen Stuhlrohr nach Penang und Coromandel.

Von Natur aus sind diese Palmenstämme grün, mit abwechselnd gestellten Blättern und scharfen Dornen besetzt. Die Eingeborenen schneiden dieselben möglichst lange ab, und die Pflanze treibt, wenn das Wurzelsystem nicht beschädigt wird, bald wieder neue Schösslinge. Nach dem Schneiden ziehen die Einsammler die grüne Oberhaut sammt Blättern, Blatt-

[30]) l. c. II, pag. 260 bis 474.

[31]) In der letzten Zeit kommen sehr schöne Rottangs von Sumatra's Westküste und gehen über Padang (Indrapoera-Rottang).

scheiden und Dornen mit Hilfe eines eigenthümlichen Messers oder harten Holzes ab und lassen die so geschälten Rohres trocknen, wobei letztere ihre charakteristische gelbe bis braune Farbe annehmen.

Schwächere Rohre (Bind-Rotting) werden schlingenartig hin- und zurückgebogen, in der Mitte endlich mit einem noch dünneren Rohr umwickelt, so dass man Ballen erhält, an deren Enden die Biegungen des Rohres freiliegen. Dickere Rohre schneidet man in Stablänge („Stokken").

Auf Borneo, wo Jedermann Rotting schneiden kann, sind die Sammler verpflichtet, 10% des gewonnenen Rohres an den Eigenthümer des Grundes abzuliefern.

Die Qualität und der Wert des Stuhlrohres richten sich nach dessen Stärke und Länge etc., sowie darnach, ob es gewaschen ist oder nicht. Gewaschenes Rohr steht höher im Wert. In Amsterdam schwankte der Rotting-Preis im Herbste 1883 von 6 fl. 50 cts. bis 19 fl. pro 50 *kg*. In Palembang zahlte man für Bind-Rotting Prima-Qualität 14 fl., für Secunda 10—11 fl. pro Pikul. In den letzten Jahren wurden circa 25.000 Pikuls durchschnittlich exportirt.

Kokosöl.

Die Kokospalme *(Kokos nucifera L.)*, welche in zahlreichen Varietäten und Spielarten auf allen Inseln des ostindischen Archipels vorkommt, wird seit einiger Zeit auch in Plantagen daselbst cultivirt. Wie in den anderen tropischen Ländern (Afrika, Südamerika etc.) liebt sie auch hier die Küstenstriche und verliert sich in den höheren Gebirgs-Partien des Innenlandes. Kaum eine andere Pflanze findet so vielfache Verwendung zum häuslichen Gebrauche der Eingeborenen, wie sie, die in allen ihren Theilen brauchbar ist.

Für uns hat hier speciell nur die Frucht Interesse. Das Erträgnis eines Baumes schwankt jährlich zwischen 50—100 Früchten oder sog. Nüssen. Die Preise der letzteren gehen auf den verschiedenen Inseln wohl weit auseinander, doch kann man durchschnittlich das Hundert mit ca. 3 fl. bewerten. Im heimischen Verkehre findet in diesen Nüssen ein sehr reger Handel statt. In höchst primitiver Weise scheidet man aus den Samenkernen durch Auskochen mit Wasser das fette Oel ab, welches in den Häusern der Eingeborenen sowohl in der Küche, als auch für Beleuchtungszwecke ganz allgemein in Gebrauch ist. In neuester Zeit nehmen Seifenfabriken (besonders auf Java, Sumatra etc.) einen beträchtlichen Theil des gewonnenen Kokosöles auf und so mag es kommen, dass die Preise des Oeles nicht wesentlich gesunken sind, obwohl dasselbe als Lichtquelle immer mehr durch Petroleum verdrängt wird.[82])

Java selbst exportirt kein Kokosöl, da es selbst auf Einfuhr angewiesen ist. Die ca. 1·5 Millionen Liter Oel, welche Niederländisch-Ostindien in den letzten Jahren zur Ausfuhr gebracht, stammen von den zahlreichen kleinen Inseln des östlichen Archipels. Der Versandt geschieht in allen möglichen Fassgeschirren, in neuerer Zeit besonders auch in Blechkanistern (s. pag. 14); man notirt pro Pikul und der Preis betrug in den letzten Jahren durchschnittlich 20—30 fl.

Da bei dem primitiven Verfahren der Oelgewinnung durch die Eingeborenen viel Oel verloren geht, andererseits der Transport des Fettes von Uebelständen begleitet ist, würde es sich vielleicht besser lohnen, die getrockneten Samenkerne zu exportiren. Mitte der

[82]) 1876 betrug die eingeführte Menge Petroleum auf Java und Madura 12 Millionen, 1880 bereits 43 Millionen Liter.

50er Jahre hat man zuerst von Zanzibar die getrockneten Samen nach Europa gebracht und heute ist diese als „Copra“ bekannte Form ein ständiger Handelsartikel der tropischen Länder nach europäischen Häfen. Zur Gewinnung der „Copra“ werden die Kokosnüsse vollständig reifen und an der Sonne durch 4—6 Wochen liegen gelassen, wobei der Samenkern sich von der knöchernen Samenschale ablöst und nach dem Oeffnen der Früchte sich rascher vollständig trocknen lässt. Damit ist die Gefahr des Schimmelns ausgeschlossen. Schön weisse Copra enthält bis 70% fettes Oel, doch gewinnt man daraus durch Pressen (in Europa) in der Kälte nur etwa 40%, in der Wärme bis gegen 65%.

Copra wird nach Pikul gehandelt und lässt sich ohne Emballage verschiffen. Für den Bezug von Copra würde das nördliche Celébes besonders in's Auge zu fassen sein. Von den Talaut- und Sangir-Inseln kommen grosse Massen von Nüssen hierher und Gorontalo (Menado) führt sowohl Früchte (p. Hundert 1—2 fl.), als auch Copra (p. Pikul 5—7 fl.) in steigenden Mengen nach Java, Singapore etc. aus. Auf den übrigen Inseln des Archipels sind die Preise meist wesentlich höhere.

Arachis hypogaea.

Die Erdnuss oder „Pea-nut“ der Amerikaner ist nach Reis eine der wichtigsten Culturpflanzen von Niederländisch-Indien. Vielfach baut man sie nach dem Zuckerrohre. Die Culturen auf den „Sawahs“ liefern im Allgemeinen bessere, ölreichere Samen. Nach Angaben von Altheer liefern die „Katjang“-früchte, wie man auf Java die Erdnuss nennt, 79% Samen; 21% entfallen auf die pergamentartige Frucht-

schale. Die Samen allein enthalten in runder Zahl 50% Oel.

Bei dem primitiven Verfahren der Oelgewinnung erzielen die Eingeborenen aus den Früchten meist nur 20—25%, aus den Samen etwa 30% Oel. In neuerer Zeit wird indessen an einigen Orten die Oelproduction rationeller betrieben, und man hat jetzt auch hydraulische Pressen in Verwendung.

Die Presskuchen — auf Java „Boengkil" genannt — sind in Folge ihres hohen Gehaltes an Eiweiss, Stärkmehl etc. ein gutes Futter und Mastmaterial für Vieh und werden auf Java ausserdem in ihren geringen Sorten auch als Dünger für Zuckerfelder benützt. Nicht unerheblich ist der Export dieser „Oliekoekoen"; er belief sich in den letzten Jahren auf 6—8 Millionen Kilogramm und richtet sich vorzugsweise nach China. Die Verpackung geschieht in Säcken oder Ballen, und es wird je nach Qualität der Pikul mit 2 bis $2^1/_2$ fl. gezahlt.

Bedenkt man, welche kolossalen Massen von Erdnuss jährlich aus Amerika, Afrika und Englisch-Indien nach Europa gelangen, und andererseits die ausgedehnten Culturen in Niederländisch-Indien, so muss man sich wohl fragen, ob Java nicht in Zukunft auch in Europa ein Absatzgebiet für diesen Artikel finden könnte, was bisher nicht der Fall ist. Es liegt diese Frage um so näher, wenn man beachtet, dass Herr Holle seit einer Reihe von Jahren in Waspada eine Varietät von *Arachis hypogaea* eingeführt hat, welche den grossen Vorzug bietet, dass ihre Früchte schon nach 4 Monaten geerntet werden können, während die gewöhnliche Arachis bis zu ihrer Fruchtreife die doppelte Zeit benöthigt. Allgemein gekannt unter der Bezeichnung „Sououk Waspada" oder „Sououk Holle" — Sououk

ist der sundaische Name für Erdnuss — hat sich diese Varietät heute schon durch den ganzen Preanger ausgebreitet.[33])

Benzoe.

Im Handel unterscheidet man zwei verschiedene Benzoesorten: Sumatra- und Siam-Benzoe.[34]) Erstere, die uns hier allein interessirt, kommt von *Styrax Benzoin Dry.* einem mittelgrossen Baume, der in West-Java und Sumatra einheimisch ist, auf letzterer Insel ganz besonders in den Battak-Ländern und in Palembang auf dieses Harz ausgebeutet, zu gleichem Zwecke aber auch in einigen Küstenstrecken am Rande der Reisfelder cultivirt wird. Vom 7. Jahre bis zum 20. sind die Bäume ertragsfähig. Viermal des Jahres werden Einschnitte in den Stamm gemacht, und es wird das ausgetretene Harz nach dem Erstarren von der Rinde abgelöst, in Palmblätter verpackt, nach den Hafenplätzen gebracht, dort an der Sonne oder in heissem Wasser soweit erwärmt, dass es sich in Kisten füllen lässt, welche somit die Benzoe als einen einzigen Block von 2 Pikul enthalten. Auf Sumatra liegt auch dieser Exportartikel in den Händen der Chinesen, welche die Benzoe von den eingeborenen Sammlern aufkaufen und nach Padang, Singapore und Penang auf den Markt bringen. Der Wert einer Benzoesorte richtet sich darnach, wie viele und grosse weisse Harzstücke („Mandeln") in der graubraunen Grundmasse eingebettet sind, je lichter also die Blöcke auf dem Bruche sind. Spätere Ernten und ältere Stämme liefern

[33]) Herr **Holle** hatte seinem Ausstellungs-Objecte in Amsterdam eine kurze Mittheilung beigegeben.

[34]) Siam-Benzoe enthält neben Benzoesäure oder auch ausschliesslich Zimmtsäure.

immer geringere Qualitäten, die schliesslich nur aus der dunklen Grundmasse mit vereinzelten weissen, kleinen Körnern bestehen. Die drei Hauptqualitäten pflegt man in abnehmender Güte als: Kopf-, Bauch- und Fuss-Benzoe zu unterscheiden. Die geringeren Sorten werden auf Java, Sumatra etc. viel verbraucht; die besseren exportirt. Der Export richtet sich zumeist nach Holland und London.

Java selbst exportirt Nichts in diesem Artikel.

Die Verkaufspreise waren in den letzten Jahren für Prima 120 fl., Secunda 90—110 fl., Inferior zu 45 bis 50 fl. pro Pikul.

Der Export von Niederländisch-Indien betrug: 1877 364.113 *kg* à fl. 1·60, 1878 764.590 *kg* à fl. 1·60.

Des feinen Geruches wegen (sie enthält neben anderen Riechstoffen etwas Vanilin) findet die Benzoe Verwendung in der Parfumerie; überdies dient sie zur Darstellung von Benzoesäure (wovon sie bis 18% enthält) und zu Arzneizwecken.

Dammar und Kopal.

Dammar ist das Product verschiedener Dammara-Arten, besonders aber der *D. alba Rumph.* einer unserer Tanne vergleichbaren Conifere, die auf Sumatra, Java, Borneo und besonders in der Residentschaft Amboina weit verbreitet ist. Man sammelt das freiwillig ausgetretene Harz, führt aber auch in manchen Gegenden eine „Harzung“ durch, wie bei unserer Terpentin-Gewinnung. Cultur der Bäume findet nicht statt; die Eingeborenen gewinnen das Product der Urwälder. Gute Sorten kommen aus dem Lampongschen Districten und gehen über Batavia; man zahlt sie mit 58—60 fl. pro Pikul. Einige hundert Pikuls gehen jährlich auch von Sumatras Westküste über

Padang (1879 sogar 1400 Pikul). Geringwertig sind die Provenienzen von Borneo, welche mit ca. 20 fl. pro Pikul notiren. Während der letzten Jahre exportirten die niederländischen Besitzungen in Ostindien 12—15.000 Pikuls. Kopal wird als fossiles Harz auf den Inseln der östlichen Residentschaften gesammelt und besonders von Gorontalo aus verschifft; über Exportmenge und Preisverhältnisse konnte ich nichts Bestimmtes erfahren. Von grosser Bedeutung ist der Kopalhandel hier wohl nicht.

Verpackt werden beide Harze theils in Kisten, theils in „Krandjangs".

Drachenblut.

Calamus Draco L., dieselbe Palme, welche auch das sogenannte spanische Rohr liefert, producirt in ihren rundlichen, von Schuppen gedeckten Früchten dies Harz so reichlich, dass letztere oft auf ihrer Oberfläche ganz davon überzogen sind. Indem man die Früchte in Säcken schüttelt, springt die spröde Harzmasse ab und lässt sich durch Absieben rein gewinnen. Nach dem Erweichen in der Sonne oder in heissem Wasser wird die plastische Masse in circa 20—30 *cm* lange Stangen von 1—1¼ *cm* Durchmesser geformt, in Palmblätter gewickelt und mit gespaltenem Rottang gebunden. Diese feinste Qualität von Drachenblut erscheint seit einigen Jahren selten auf dem Markte. Aus den von ihren Harzkrusten befreiten Früchten gewinnt man noch Harz durch Auskochen, eventuell Zerstampfen in heissem Wasser. Die so erhaltenen Harzmassen bringt man in Ziegelform. Sie haben nicht mehr den homogenen dichten Bruch der Stangensorte und enthalten oft 20 bis 50% Verunreinigungen (Bruchstückchen etc. der Früchte). Während man 1881 für

Prima (Stangen-) Waare 160 flh. pro Pikul zahlte, erreichten die geringen Sorten oft nur 40 flh. Die Ostküste von Sumatra und der Süden Borneos bringen am meisten Drachenblut in den Handel. Durchschnittlich gehen aus den holländischen Besitzungen jährlich 250—300 Pikuls Drachenblut nach Singapore.

Kautschuk und Gutta Percha.

Schon Columbus lernte auf Haiti den Kautschuk kennen, aber erst Condamine (1738) machte uns mit seiner Abstammung und Gewinnungsweise (in Brasilien) bekannt. In die Reihe der wichtigen Pflanzen-Rohstoffe trat er indessen erst in den 40er Jahren, als Goodyer, Hancok und Andere die „Vulcanisirung“ lehrten. Wie man jetzt weiss, wird dies kostbare Product von verschiedenen Pflanzen aus der Familie der *Euphorbiaceen, Apocyneen* und *Artocarpeen* geliefert, und wie reich Niederländisch-Indien an solchen Gewächsen ist, zeigt die 50 Muster umfassende Collection von ostindischem Kautschuk im Colonial-Museum zu Haarlem; ein ähnliches Bild gab die Ausstellung von Kantschuk und Gutta Percha durch die Post- und Telegraphen-Verwaltung von Niederländisch-Indien.[35]) Die Art und Weise, wie die Eingeborenen die Gewinnung des Kautschuks (hier „*Karet*“ genannt) auf den verschiedenen Inseln betreiben, (meist ein schonungsloses Fällen der Bäume) hat in der letzten Zeit die Productionsmenge bedeutend vermindert. Sumatra (Palembang) bringt noch am meisten auf den Markt, und die Preise stellten sich je nach Qualität auf 70 bis 115 flh. pro Pikul (1881). Der Export richtet sich nach Singapore und Amerika. Die Ge-

[35]) Catal. III, pag. 72.

sammtausfuhr Holländisch-Ostindiens betrug in den letzten Jahren circa 450 Pikuls.

Gutta Percha, welche, obwohl schon länger gekannt, erst durch Montgommery (1843) der Industrie zugeführt wurde, ist ähnlich dem vorigen Producte ein eingetrockneter Milchsaft. Die wichtigste Stammpflanze ist *Isonandra Gutta*, eine *Sapotacee*, die nebst mehreren anderen Gutta liefernden Pflanzen über den ganzen ostindischen Archipel verbreitet ist. Sumatra (Westküste und Lampong'sche Districte), Banka und besonders Borneo liefern die meiste Gutta in den Handel. Was oben über die Gewinnung des Kautschuks gesagt wurde, gilt auch hier. Dazu kommt aber noch, dass die Eingeborenen in der letzten Zeit sich vielfache Fälschungen zu Schulden kommen liessen und dadurch den Markt schädigten. Diese Fälschungen bestehen zumeist im Vermischen guten Milchsaftes mit schlechten Qualitäten. So kommen aus Pandang und dem südwestlichen Hochlande von Sumatra Guttas, denen die Milchsäfte von *Bassia balem Miq.*, *Alstonia costulata Miq.* und *Tabernaemontana ovalis Miq.* zugesetzt sind. — Der südliche und östliche Theil von Borneo brachten in den letzten Jahren bedeutendere Mengen Gutta — hier „*nyattou*“ genannt — in den Handel; 1880 bis 1882 über 1 Million *kg.* Hauptexporthafen für diese Provenienz ist Banyarmasin. Die Preise sind hier je nach Qualität 80 bis 150 fl. pro Pikul. Die Ausfuhr richtet sich nach Singapore.

Kautschuk und Gutta werden in Kisten oder auch in sogenannten „Krandzangs“ verschifft.

Cajuput-Oel.

Dieses von den Malayen und Javanern seit Langem benützte in Europa erst seit Beginn des vorigen Jahr-

hunderts[36]) in reichlicherer Menge eingeführte Oel wird aus den Blättern von *Melaleuca Leucadendron L. var. minor Sm.* durch einfache Destillation mit Wasser gewonnen. Dieser Baum findet sich besonders in der Umgebung der Kajeli-Bai im Nordosten der kleinen Insel Buru (holländisch Boeroe) zwischen den Inseln Celébes und Ceram in grösster Menge. Der Export dieses Buruöles wendet sich speciell nach Singapore und beträgt durchschnittlich pro Jahr 8000 Flaschen.[37]) Java selbst exportirt nur circa 400 Gallonen (à 4·543 Liter), die anderen Plätze (Philippinen, Nord-Australien etc.) noch weniger.

Borneo-Kampher.

Dieser Kampher, der aus den riesigen[38]) Stämmen von *Dryobalanops aromatica Gaertn.* (D. Camphora Coleb) gewonnen wird, kommt besonders von der Nordwestküste Sumatras, dem nördlichen Borneo und von der kleinen, westlich von Borneo gelegenen Insel Labuan. Auf der sonnigen Küstenstrecke zwischen 0° und 3° nördlicher Breite, etwa von Ajer-Bangis bis Barros und Singkel sammeln die Eingeborenen (Batakkers) diesen Kampher aus dem Holze der gefällten Stämme; durchschnittlich liefert ein solcher $1^1/_2$—5 *kg* Kampher, oft aber auch gar keinen, so dass viele Bäume vergeblich gefällt werden. Die Gesammt-Ausbeute Sumatras schwankt jährlich zwischen 500 bis 700 *kg*; Borneo mit Labuan liefern 300—400 *kg*. Der

[36]) Schendus van de Beck: De Indiae rarioribus etc. 1725.

[37]) Der Versandt des Oeles geschieht in den verschiedensten oft noch mit den Etiquetten europäischer Export-Firmen versehenen Glasflaschen, in denen Liqueure, Weine etc. nach Buru importirt worden waren.

[38]) Catal. des Colon. néerland. à l'exposit. d'Amsterdam 1883. I. pars. pag. 110.

Wert eines Kilogramms dieses Kamphers lässt sich mit circa 100—120 fl. bemessen. Bei der grossen Vorliebe der Ostasiaten für diesen Kampher geht das Meiste davon nach China und Japan, speciell nach Canton. Geringe Mengen gehen nach Indien (Bombay), wo der Tarif vom Jahre 1875 dieses Product (unter der Bezeichnung „Bhemsaini Camphor“) pro Pfund mit 80 Rupien besteuert, während der Centner gewöhnlichen oder chinesischen Kamphers raffinirt 65 Rupien, roh nur 40 Rupien zu entrichten hat.

Von Bombay aus gelangen mitunter kleine unbedeutende Mengen dieses theuren Kamphers auf den europäischen Markt. Bei der geringen Bedeutung, welche dies Product im Handel, in der Industrie und auch in der Heilkunde hat, ist die in den Jahren 1868—1871 von Seiten der indischen Regierung in Frage gezogene Cultur des Sumatra-Kampherbaumes fallen gelassen worden.[39])

Häute.

Bis vor drei Jahren war der Export Niederländisch-Indiens in diesem Artikel sehr beträchtlich. Auch Oesterreich bezog von Java Häute, vorzugsweise schwere Büffelhäute, deren Leder von den Bewohnern der dalmatinischen Berge zu Sandalen benützt wird. In den letzten Jahren hat eine Seuche den Viehstand auf Java fast decimirt und man schätzt die Anzahl der zu Grunde gegangenen Thiere auf über eine halbe Million Stück. In Folge des geringeren Angebotes stiegen die Preise, da eine besser durchgeführte Reinigung der Häute auf der Fleischseite eine vermehrte Nachfrage mit sich brachte. Für Batavia-Kuhhäute wurden 50—60 cts.,

[39]) Näheres in W. H. de Vriese, Mémoire sur le camphrier de Sumatra et de Borneo. Leyde. 1857. 4⁰. 23 S.

für Büffelhäute 28—36 cts. angelegt, während für Kuhhäute von Padang bis $6^1/_2$ flh. pro Stück, für derlei Büffelhäute $26^1/_4$ flh. bezahlt wurde.[40]

Schildpatt.

Die Schilder der Carret-Schildkröte kommen bisweilen ebenfalls von den niederländischen Besitzungen in Asien in den europäischen Handel, theils in Päcken, theils in Kisten verpackt. Besonders geschätzt ist das Schildpatt von Neu-Guinea, das in Folge seiner bedeutenderen Härte sehr gut polirt werden kann. Man zahlt für den Pikul bis 1200 fl., während das Product von den Molukken (Amboina) nur einen Wert von 750 fl. pro Pikul besitzt. (Meist kleinere und dünnere Platten.)

Essbare Schwalbennester

mögen hier noch kurz erwähnt sein. Die Prima-Qualität derselben wird in Karang Bolong, Residentschaft Bagelen auf der Südküste von Java gesammelt; geringer gilt die Sorte von Koetei auf Borneo. Der Export richtet sich ausschliesslich nach China (Shanghai) und Singapore.

Die Lampong'schen Districte liefern jährlich circa 800 *kg.*

---

[40]) K. k. österr. Cons.-Ber. 1881.

Druck von Gottlieb Gistel & Cie. Wien, Stadt, Augustinerstrasse 12.




89097051668
b89097051668a



